

NEUEW HEGENT UVELE SVOLIS

2017 IN KÜRZE

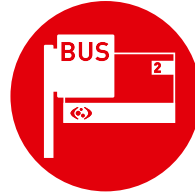
2017 EN BREF



15

neue Fahrdienst-Stellen
wurden geschaffen

*nouveaux postes de chauffeurs
de bus créés*



100

Haltestellenschilder
wurden angepasst

*panneaux d'information
aux arrêts ont été remplacés*



100%

einstimmiger Beschluss für das
Angebot im öffentlichen Verkehr 2018–2021
durch den grossen Rat des Kantons Bern

*acceptation à l'unanimité de l'offre de
transports publics 2018–2021
par le Grand Conseil du canton de Berne*



4

neue Maskottchen: die Monsterlis

nouvelles mascottes: les p'tits monstres



2

neue Buslinien

nouvelles lignes de bus

HIER AUFKLAPPEN
OUVREZ ICI

IN KÜRZE

EN BREF

	2017	2016	
Beförderte Personen ³⁾	16'667'241	16'748'202	Passagers transportés ³⁾
Städtische Buslinien	15'554'350	15'628'496	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	355'572	362'536	Lignes régionales
Seilbahnen	757'319	757'170	Funiculaires
Gefahrene Kilometer ³⁾	3'348'020	3'316'035	Kilomètres parcourus ³⁾
Städtische Buslinien	2'889'083	2'858'399	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	313'675	312'375	Lignes régionales
Seilbahnen	145'262	145'262	Funiculaires
Personenkilometer ³⁾	35'528'633	35'876'656	Passagers au kilomètre ³⁾
Städtische Buslinien	32'175'028	32'460'511	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	2'438'290	2'490'544	Lignes régionales
Seilbahnen	915'315	925'600	Funiculaires
Linien und Fahrzeuge ³⁾			Lignes et véhicules ³⁾
Anzahl Kurslinien	14	13	Nombre de lignes
Linienlänge/km (ohne Moonliner)	101	93	Longueur du réseau/km
Anzahl Halteketten (ohne Moonliner)	360	356	Nombre d'arrêts (sans Moonliner)
Anzahl Autobusse ¹⁾	35	35	Nombre d'autobus ¹⁾
Anzahl Trolleybusse	21	21	Nombre de trolleybus
Anzahl Seilbahn-Wagen	4	4	Nombre de wagons de funiculaire
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter			Employées et employés
Personen ²⁾	230	216	Personnes ²⁾
Vollzeitstellen ²⁾	204.2	194.4	Emplois à temps plein ²⁾
Finanzielle Kennzahlen			Indicateurs financiers
Jahresergebnis	- 25'859	1'481'405	Résultat annuel
Bruttogewinn	34'969'962	35'265'997	Bénéfice brut
Verkehrsertrag	16'466'927	16'866'601	Revenu du transport
Abgeltungen öffentl. Hand	17'324'409	17'211'004	Indemnités publiques
Abschreibungen	4'673'899	4'324'883	Amortissements
Personalaufwand	20'344'044	19'959'637	Charges de personnel
Eigenkapital	15'050'991	15'076'850	Capital propre

¹⁾ exkl. 6 Fahrzeuge des Transportbeauftragten (Funicar Kursbetriebe AG) / *excepté 6 véhicules du sous-traitant (Funicar Service de ligne SA).*

²⁾ exkl. 12,9 Vollzeitstellen der Transportbeauftragten (Funicar Kursbetriebe AG und Bus Betrieb Binggeli) / *excepté 12,9 emplois à plein temps des sous-traitants (Funicar Service SA et Bus Betrieb Binggeli)*

³⁾ Fahrplanjahr / *année d'horaire*

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	5
Gremien	7
Highlights	8
Im Dialog	10
Markt	14
Neue Wege	16
Engagiert	26
Menschen	32
Ökologie	36
Zukunft	38
Finanzen	40
Erfolgsrechnung	42
Bilanz	43
Cashflow	44
Anlagespiegel / Eigenkapitalnachweis	46
Anhang	49
Revisoren	52

SOMMAIRE

Préambule	5
Organes de direction	7
Faits marquants	8
En dialogue	10
Marché	14
Nouvelles voies	16
Engagé	26
Personnes	32
Écologie	36
Avenir	38
Finances	40
Résultat	42
Bilan	43
Cash flow	44
Tableau des immobilisations / Tableau des capitaux propres	46
Annexe	49
Organe de révision	52

IMPRESSUM

Inhalte / Contenus: Verkehrsbetriebe Biel / *Transports publics bernois* **Redaktion / Rédaction:** Jürg Freudiger Text **Konzept / Conception:** weiss communication + design ag **Design:** weiss communication + design ag **Übersetzung / Traduction:** SCRIBE **Korrektorat / Correction:** Tina Valentina, Sandra Mathez **Fotos / Photos:** Dirk Weiss, mit Ausnahme der Seiten 27 & 45 / *à l'exception des pages 27 & 45* **Druck / Impression:** Ediprim SA / AG

NEUE WEGE – EIN VORWORT

NOUVELLES VOIES – UN PRÉAMBULE



Der grösste Netz- und Fahrplanwechsel der letzten 20 Jahre – was am 10. Dezember 2017 in die Tat umgesetzt wurde, war das Ergebnis langer und akribischer Arbeit. De facto waren die vorbereitenden Arbeiten für diesen grossen Moment für viele von uns ein wichtiges und für manche sogar das wichtigste Thema des vergangenen Jahres. Ich möchte die Gelegenheit nicht verpassen, allen Mitarbeitenden für das Geleistete zu danken. Es ist alles andere als selbstverständlich, dass eine derart grosse Veränderung reibungs-frei über die Bühne geht. Aber genau so war es. Und es tut wahnsinnig gut zu wissen, dass wir auch in dieser Hinsicht absolute top Profis in unserem Betrieb haben!

Durch das neue Angebotskonzept konnte das Randstundenangebot massiv ausgebaut werden. Auf dem neuen Netzplan gibt es einige neue Linienäste und Linien. Und auf einer davon fährt einer unserer Autobusse sogar auf der Autobahn. Das sind buchstäblich «neue Wege». Diese Tatsache hat uns bewogen, den Geschäftsbericht 2017 unter das entsprechende Motto zu stellen. Denn neue Wege sind wir im vergangenen Jahr auch sonst in vielfacher Hinsicht gegangen. Mit innovativen Ansätzen im Ticketing etwa, oder mit ungewöhnlichen Botschaftern für unsere jüngsten Fahrgäste. Ich bin sicher, dass Sie beim Durchblättern dieses Geschäftsbericht Ihrerseits einige Aspekte und Seiten der Verkehrsbetriebe entdecken werden, die Sie vielleicht noch nicht gekannt haben.

Selbstverständlich finden Sie aber auch harte Facts und nackte Zahlen. In dieser Hinsicht ist es bekanntlich eine schlechte Idee, neue Wege gehen zu wollen.

Le plus important changement de réseau et d'horaire des 20 dernières années, mis en œuvre le 10 décembre 2017, était le résultat de travaux longs et acharnés. En fait, les préparatifs pour ce grand moment ont été un sujet important pour bon nombre d'entre nous, ou même le plus important pour certains, de l'année écoulée. Je ne saurais manquer l'occasion de remercier tout le personnel de leurs contributions. Ce n'est pas une évidence qu'une modification d'une telle importance puisse être mise sur les rails sans accroche. Mais c'est bien ce qui s'est passé. Et cela fait un bien fou de savoir que nous avons dans ce domaine des spécialistes très professionnels dans notre entreprise!

L'offre pendant les heures creuses a pu être fortement augmentée avec le nouveau concept. Le plan du réseau a été remanié avec les nouvelles lignes. Et sur l'une de celles-ci, un de nos autobus emprunte même l'autoroute. Ce sont littéralement de « nouvelles voies ». Cela nous a précisément poussés à placer le rapport de gestion 2017 sous cette devise. Car ces nouvelles voies, nous les avons empruntées à de nombreux égards au cours de cette année. Par exemple, avec des solutions novatrices de la billetterie, ou des ambassadeurs inhabituels pour nos plus jeunes passagers. Je suis certain que vous découvrirez quant à vous, en feuilletant ce rapport de gestion, des aspects et des visages des Transports publics que vous ne connaissiez peut-être pas auparavant.

Vous y trouverez évidemment aussi des faits et des chiffres. Là, nous le savons bien, il vaut mieux ne pas emprunter de nouvelles voies.

CHRISTOPHE KNEUSS

Direktor / Directeur



12 Champs-de-Boujean

194

BE-821194

VERWALTUNGSRAT *CONSEIL D'ADMINISTRATION*



STEFAN KAUFMANN Mitglied / *Membre* | REGULA RYTZ Mitglied / *Membre* | ANDREAS LIENHARD Vizepräsident / *Vice-président* | ERICH FEHR Präsident / *Président* | GABRIEL PONTI Mitglied / *Membre*

GESCHÄFTSLEITUNG / *DIRECTION*



BERND LECKEBUSCH Leiter Markt und Planung / *Responsable Marché et Planification* | ANDREAS KAMBLI Leiter Technik / *Responsable Technique* | CHRISTOPHE KNEUSS Direktor / *Directeur* | CHANTAL CHÉTELAT KOMAGATA Leiterin Betrieb bis 31.08.2017 / *Responsable de l'exploitation jusqu'au 31.08.2017* | DANIEL PETERHANS Leiter Finanzen / *Responsable Finances*

HIGHLIGHTS 2017

FAITS MARQUANTS EN 2017



LINIE 12

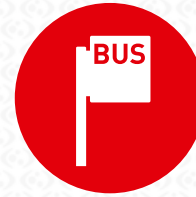
Die VB auf der Autobahn

Ein echtes Novum: Dass eine VB-Linie über eine Autobahn geführt wird, gabs noch nie. Die im Oktober zunächst versuchsweise für drei Jahre eröffnete Linie 12 führt vom Bahnhof Brügg durch die beiden Tunnel des A5-Ostasts ins Bözingenfeld. Dort bedient sie unter anderem das Centre Boujean und den Bahnhof. Die zuversichtliche Annahme, dass namentlich Pendler, die von Lyss-Bern herkommen, diese Verbindung nutzen werden, scheint sich zu bestätigen. Gegenüber dem Umweg über den Bahnhof Biel können sie so ohne Weiteres 20 Minuten einsparen.

LIGNE 12

Les Tpb sur l'autoroute

Grande nouveauté: il n'y a encore jamais eu une ligne des Tpb qui empruntait l'autoroute. La nouvelle ligne 12 lancée à titre d'essai en octobre pour une durée de trois ans mène de la gare de Brügg aux Champs-de-Boujean en passant par les deux tunnels de l'axe Est de l'A5. Elle y dessert notamment le Centre Boujean et la gare. L'idée de base, qui était que des pendulaires venant de Lyss et Berne utilisent cette liaison, semble se confirmer. En comparaison avec le détour par la gare de Bienne, ils peuvent facilement économiser 20 minutes de temps de trajet.



NOCH MEHR SERVICE

Neues Netz, neuer Fahrplan

Die Umsetzung des ersten Teils des neuen Angebotskonzepts 2018–2021 führte zum grössten Fahrplanwechsel der letzten 20 Jahre. Der überarbeitete Netzplan mit seinen neuen Linien, Linienästen und -verbindungen aber auch mit den neuen Haltestellen und Abfahrtsorten bedeutet eine Steigerung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – und damit einen echten Mehrwert für die Fahrgäste.

Das Konzept bewirkte aber auch zusätzliche Fahrten, unter anderem resultierte eine Verdoppelung des Angebots der Autobuslinien in die Quartiere am Abend und am Wochenende. Um diese Zusatzleistungen sicherzustellen, konnten 15 neue Fahrdienststellen geschaffen werden.

UN SERVICE ÉTOFFÉ

Nouveau réseau, nouvel horaire

La mise en œuvre de la première partie du nouveau schéma d'offre 2018–2021 a entraîné le plus important changement d'horaire des 20 dernières années: le plan du réseau modifié avec ses nouvelles lignes, branches et liaisons, mais aussi les nouveaux arrêts et lieux de départ, apporte une augmentation de la fiabilité et de la ponctualité, et ainsi une véritable valeur ajoutée pour les passagers.

Le concept donne aussi lieu à des courses supplémentaires, dont le doublement de l'offre des lignes d'autobus le soir et le week-end dans les quartiers. Pour assurer ces services supplémentaires, 15 nouveaux postes de personnel roulant ont pu être créés.



A5-OSTAST

Erfolgreicher Auftritt der VB

Der Tag der offenen Türen des A5-Ostasts bedeutete für die VB eine willkommene Gelegenheit zur Kommunikation. Der gelungene Auftritt umfasste einerseits einen Shuttleservice durch die beiden Tunnel, welcher sehr intensiv genutzt wurde; und andererseits auch einen kleinen Stand, an dem das neue VB-Maskottchen Coucou für Sympathie sorgte. Darüber hinaus konnten sich Interessierte aus erster Hand über die damals unmittelbar bevorstehende Eröffnung der Linie 12 informieren.

AXE EST A5

La présence des Tpb: une réussite

La journée portes-ouvertes de l'axe Est de l'A5 a été pour les Tpb une occasion bienvenue pour se présenter. La réussite s'attribue d'une part au service de navette à travers les deux tunnels, qui a été fortement sollicité, d'autre part au petit stand où la nouvelle mascotte des Tpb, Coucou, faisait régner la bonne humeur. Les personnes intéressées pouvaient également s'informer à la source au sujet de l'ouverture alors toute proche de la ligne 12.



LIBERO-WEBSHOP

Abos auf den SwissPass laden

Mit www.libero-webshop.ch ist ein weiterer wichtiger Meilenstein in Richtung eines modernen Ticketings erreicht worden. Die Anmeldung auf die Seite erfolgt mittels SwissPass-Login. Es können Monats- sowie Jahresabonnemente von Libero auf den SwissPass geladen werden. Damit wird das Reisen noch einfacher, denn jetzt brauchen Kundinnen und Kunden nur noch eine Karte, die für das Libero- und das Halbtaxabonnement gültig ist. Bei Ablauf wird man rechtzeitig über die Möglichkeiten der Erneuerung informiert.

BOUTIQUE EN LIGNE LIBERO

Charger les abos sur le SwissPass

La boutique en ligne www.libero-webshop.ch est un nouveau jalon important dans le sens d'une billetterie moderne. L'enregistrement sur le site se fait par le login SwissPass. On peut y charger des abonnements mensuels ou annuels Libero sur le SwissPass. Cela rend les voyages encore plus simples, car la clientèle n'aura besoin que d'une seule carte, valable pour le Libero et l'abonnement demi-tarif. Une information en temps utile sur les possibilités de renouvellement est donnée à l'expiration.



«DER OSTAST IST
EINE CHANCE FÜR BIEL.»

«*L'AXE EST : UNE CHANCE
POUR BIENNE. »*

Seit zwei Jahren ist Stadtpräsident Erich Fehr auch Verwaltungsratspräsident der VB. Im Interview zieht er eine Zwischenbilanz, blickt auf das vergangene Jahr zurück und diskutiert einige Themen, welche die VB in Zukunft beschäftigen werden.

Depuis deux ans, le maire Erich Fehr est aussi président du conseil d'administration des Tpb. Il dresse un bilan intermédiaire dans cette interview, fait une rétrospective de l'exercice et discute certains sujets qui occuperont les Tpb à l'avenir.

Herr Fehr, ist der Stadtpräsident eigentlich automatisch im Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Biel?

«Nein. Es war zwar schon lange üblich, dass das federführende Mitglied des Gemeinderats Einsitz nimmt, festgelegt ist das jedoch nirgends. Mir ist der öffentliche Verkehr aber ein Anliegen und mit meiner Anwesenheit und erst recht mit dem Präsidium kann ich ein Zeichen setzen.»

Wie fällt denn Ihr Resümee bisher aus?

«Ich denke, das ist eine intensive Phase für die VB. In meinem ersten Jahr konnten 22 neue Busse beschafft werden, im dritten werden es 10 neue Trolleybusse sein. Deren Ausstattung – denken Sie an das Thema Klimaanlage – aber auch das Angebot generell sind weitere Themen. Mit dem neuen Netzplan konnten wir störende Taktlücken schliessen, etwa in der Linde und in den peripheren Quartieren. Zudem war mir auch stets wichtig, dass wir die technische Entwicklung im Auge behalten: Kommt es zu einer Konvergenz zwischen Trolley- und Autobus? Da müssen wir dran bleiben.»

Sie erwähnten den grossen Umbruch vom Dezember. Die Arbeiten für diesen Wechsel haben die VB 2017 ganz schön auf Trab gehalten. Haben Sie das verfolgt?

«Selbstverständlich. Und ich darf die Gelegenheit benutzen, einmal in aller Form festzuhalten, dass da ganz ausgezeichnete Arbeit geleistet worden ist. Da ist eine Riesenumstellung gestemmt worden und das ist so gut wie reibungslos über die Bühne gegangen! Das stimmt optimistisch, weil unsere Stadt ja in Bewegung bleiben wird. Es kommt einiges auf uns zu, der A5-Ostast war ja nur der Anfang.»

An dessen offizieller Eröffnung haben Sie eine Rede gehalten, aber Sie wurden auch am Tag der offenen Tunnel gesehen.

«Ich bin sogar zwei Mal hindurch: einmal mit dem Velo und einmal zu Fuss. Der A5-Ostast ist eine wichtige Sache für Biel, eine Chance. Zusammen mit den verkehrlich flankierenden Massnahmen ergibt sich eine spürbare Entlastung und damit Potenzial für den ÖV.»

Diese Massnahmen sind aber nicht überall auf Gegenliebe gestossen...

«Die Kritik betraf ja primär die eine Ampel vor der Unterführung ausgangs Madretsch. Aber der Richtplan setzt die Anforderung sehr klar: 40% weniger Individualverkehr an der Mettstrasse. Wenn das erreicht werden soll, müssen Lenkungsmaßnahmen akzeptiert werden.»

Monsieur Fehr, est-ce que le maire siège automatiquement au conseil d'administration des Transports publics biennois?

«Non. C'était certes usuel depuis longtemps que le membre responsable du Conseil municipal y siège, mais cela n'a jamais été fixé nulle part. Mais les transports publics sont un de mes centres d'intérêt particulier et je peux donner un signal par ma présence et encore plus par ma présidence.»

Comment résumeriez-vous les choses jusqu'à maintenant?

«Je pense que c'est une phase intense pour les Tpb. Lors de ma première année, 22 nouveaux autobus ont été achetés, lors de la troisième, il s'agira de 10 nouveaux trolleybus. Leur équipement, pensez par exemple à la climatisation, mais aussi l'offre en général, sont d'autres thèmes. Avec le nouveau plan de réseau, nous avons pu combler des lacunes de cadence, par exemple dans le quartier des Tilleuls et des quartiers périphériques. Il m'a aussi toujours importé de garder un œil sur les évolutions techniques. Arrive-t-on à une convergence entre trolleybus et autobus? Nous devons rester à la page.»

Vous avez mentionné le grand chamboulement de décembre. Les travaux préparatoires à ce changement ont occupé les Tpb pendant tout 2017. Vous avez suivi les opérations?

«Évidemment. Et je saisis l'occasion de constater en bonne et due forme que c'est de l'excellent travail qui a été fourni là. On a effectué une modification énorme, et ça s'est passé pour ainsi dire sans la moindre accrocche! C'est une raison d'être optimiste, car notre ville veut rester en mouvement. Il y a encore bien des choses qui nous attendent, l'axe Est de l'A5 n'était qu'un début.»

Lors de son ouverture officielle, vous avez donné un discours, mais on vous a aussi vu à la journée portes ouvertes des tunnels.

«J'ai même fait la traversée deux fois, une fois à vélo et une fois à pied. L'axe Est de l'A5 est important pour Bienne, c'est une chance. Avec les mesures d'accompagnement de la circulation, on sent déjà que le trafic est délesté, ce qui offre un potentiel aux transports publics.»

Mais ces mesures n'ont pas toujours été populaires...

«Les critiques concernaient en priorité le feu devant le passage sous-voie à la sortie de Madretsch. Mais le plan directeur fixe les exigences de manière très claire: 40% de trafic individuel de moins à la rue de Mâche. Si on veut y arriver, les mesures de régulation doivent être acceptées.»



«Das Angebotskonzept betrachtet ÖV als Gesamtsystem.»

«*Le schéma d'offre concerne les transports publics comme système global.*»

Das Angebotskonzept 2018–2021 ist vom Grossen Rat einstimmig angenommen worden. Ist das üblich?

«Nein, das ist einmalig! Es gibt dort für solche Geschäfte oft grosse Mehrheiten aber Einstimmigkeit ist etwas Besonderes. Ich denke, dass unter der Führung von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer ein gutes Paket geschnürt worden ist. Es deckt wichtige Themen im Kanton ab und betrachtet ÖV als Gesamtsystem, welches urbane Zentren ebenso betrifft, wie ländliche Regionen. Das Konzept bietet eine Win-Win-Win-Situation und das wurde offensichtlich erkannt.»

Der vorliegende Geschäftsbericht steht unter dem Leitgedanken «Neue Wege». Was fällt Ihnen dazu spontan ein?

«Eine ganze Menge, von den neuen Linien 9 und 12 über die Trolleybusse, die nicht mehr dieselgetriebene Hilfsmotoren, sondern eine Batterie haben, bis zum Thema Ticketing. Hier bin ich übrigens stolz, dass die VB mit der Einführung von FAIRTIQ mal ganz vorne dabei waren. Das ist eine Lösung, die einen echten Mehrwert bietet.»

Nun gibt es auch einen Libero-Webshop. Die Kunden können ihr Monatsabo auf den SwissPass laden.

«Aber hoffentlich doch! Dass man das kann, betrachte ich als reinen Hygienefaktor, nicht als etwas Motivierendes. Das ist doch eine Selbstverständlichkeit! Aber okay, manche Mühlen mahlen eben etwas langsamer.»

Diese Digitalisierungsthemen – etwa auch die Rolle von Social Media – werden interessanterweise auch in der Eigentümerstrategie angesprochen, wo Ihre Direktion ja federführend war. Sind die VB da insgesamt gut unterwegs?

«Ich würde sagen: jetzt ja. Man informiert heute proaktiv über Betriebszustände, etwa auf Facebook. Ich bin da ja persönlich auch aktiv und teile die Posts fleissig. Diese Kanäle werden vermehrt auch für die Rekrutierung nützlich sein und sie leisten auch Imagearbeit, schaffen Sympathie. Handlungsbedarf sehe ich bei akuten Störungen. Hier müsste man die Möglichkeiten noch besser nutzen und mit den Menschen kommunizieren, die an den Haltestellen warten.»

Le schéma d'offre 2018–2021 a été adopté à l'unanimité. Est-ce habituel?

«Non, c'est exceptionnel! Il y a souvent d'importantes majorités pour ce genre de dossier, mais l'unanimité, c'est quelque chose de particulier. Je pense qu'une bonne solution a été trouvée sous l'égide de la directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie, Barbara Egger-Jenzer. Il couvre beaucoup de thèmes importants dans le canton et considère les transports publics comme système global, qui touche autant les centres urbains que les régions rurales. Le concept offre une situation gagnant-gagnant, ce qui a visiblement été reconnu.»

Ce rapport de gestion est placé sous la devise des «nouvelles voies». Qu'est-ce qui vous vient spontanément à l'esprit?

«Plein de choses, des nouvelles lignes 9 et 12 aux trolleybus qui n'ont plus un moteur auxiliaire diesel mais une batterie, sans oublier la billetterie. Je suis fier à ce sujet que les Tpb aient été parmi les tout premiers à introduire FAIRTIQ. C'est une solution qui offre une véritable plus-value.»

Il y a maintenant une boutique en ligne Libero. Les clients peuvent ajouter leur abonnement mensuel sur le SwissPass.

«J'espère bien! Cette possibilité, je la considère comme une évidence, pas comme quelque chose de novateur. Cela va de soi! Mais bon, mieux vaut tard que jamais.»

De manière intéressante, ces thèmes qui tournent autour de la numérisation, et aussi du rôle des médias sociaux, sont également abordés dans la stratégie du propriétaire, qui était gérée par votre direction. Est-ce que les Tpb sont généralement sur la bonne voie?

«J'aurais tendance à dire: maintenant, oui. Nous informons à présent de manière proactive au sujet de la situation de l'exploitation, par exemple sur Facebook. J'y suis aussi très actif à titre personnel et partage consciencieusement les posts. Ces canaux deviendront aussi davantage utiles pour le recrutement et servent aussi à soigner l'image, à créer de la sympathie. Je vois un potentiel d'amélioration en cas de dérangements. On devrait mieux utiliser les possibilités et communiquer directement avec les gens qui attendent aux arrêts.»

Eine weitere Forderung der Eigentümerstrategie lautet, dass die VB innovative Ideen für die Entwicklung des ÖV-Angebots einbringen sollen. Was bedeutet das?

«Meiner Meinung nach haben die VB zu lange einfach das bestehende Netz gut betrieben. Es ist aber auch ein Nachdenken gefordert über die gesamte Transportkette. Wie gelangen die Menschen bis in ihre Strasse? Selbstfahrende Autos werden zu mehr Individualverkehr führen – was ist hier unsere Antwort? Sollte die Flotte flexibler aufgebaut werden? Brauchen die VB Kleinbusse? Oder gar ein eigenes Angebot an selbstfahrenden Vehikeln? Sollten die VB eine Art Taxi-Dienste anbieten? Braucht es Kooperationen?»

Spielt hier auch eine Rolle, dass man ein weiteres Wachstum der Stadt erwartet?

«Sicher, denn mit einer wachsenden Agglomeration steigt auch die Mobilität. Heisst, wir werden mehr Priorisierungsmassnahmen brauchen, wie wir sie schon jetzt laufend realisieren. Bei den schaltbaren Ampeln bin ich zuversichtlich, weil sie künftig über Funk angesteuert werden und deshalb weniger störungsanfällig sind. Zudem wird es nötig sein, den Fahrplan weiter zu verdichten, vor allem mittels höherem Takt.»

Und wohl auch mit batteriebetriebenen Bussen...

«(Lacht) Nun, bei diesem Thema war ich neulich in die Offensive gegangen. Ich bin klarerweise der Meinung, dass alternative Antriebe, bei denen kein CO₂ ausgestossen wird, geprüft werden müssen. Mittelfristig sehe ich da eigentlich nur Fahrzeuge, die auf die eine oder andere Art mit Strom betrieben werden. Also beispielsweise Batteriebusse, ja. Und da kommt uns dann zugute, dass wir eigenen Solarstrom erzeugen und für den Rest 100% erneuerbare Energie beziehen. Hier sind die VB klarerweise auf dem richtigen Weg.»

Une autre exigence de la stratégie du propriétaire, c'est que les Tpb doivent contribuer aux idées novatrices pour le développement de l'offre de transports publics. Qu'est-ce que cela signifie?

«À mon avis, les Tpb se sont trop longtemps satisfaits de bien gérer le réseau existant. Il faut cependant aussi réfléchir à la chaîne des transports dans son ensemble. Comment est-ce que les gens arrivent jusque dans leur rue? Les voitures autonomes entraîneront plus de trafic individuel – quelle est notre réponse à cela? Est-ce que la flotte devrait être constituée de manière plus flexible? Les Tpb ont-ils besoin de minibus? Ou même de leur propre gamme de véhicules autonomes? Est-ce que les Tpb devraient offrir une sorte de service de taxi? Faut-il des coopérations?»

Le fait que l'on s'attende à ce que la ville croisse encore joue-t-il un rôle?

«C'est clair qu'avec la croissance de l'agglomération, la mobilité augmente aussi. Cela signifie que nous aurons besoin de plus de mesures de priorisation, comme nous en introduisons constamment maintenant déjà. En ce qui concerne les feux de signalisation, je suis confiant car à l'avenir ils seront télécommandés et subiront moins de pannes. Il sera aussi nécessaire de densifier davantage l'horaire, surtout par des cadences plus soutenues.»

Et tout ça avec des autobus à batterie...

«(En rigolant) Je viens récemment de prendre l'initiative de communiquer à ce sujet. Je suis clairement d'avis qu'il faut tester des moteurs alternatifs qui ne produisent pas de CO₂. À moyen terme, je n'imagine que des véhicules qui roulent, d'une manière ou d'une autre, à l'électricité. Donc par exemple des autobus à batterie, oui. Et c'est tout à notre avantage car nous produisons notre propre énergie solaire et achetons pour le surplus 100% d'énergies renouvelables. À cet égard, les Tpb sont clairement sur la bonne voie.»



«Mittelfristig sehe ich eigentlich nur Fahrzeuge, die mit Strom betrieben werden.»

«À moyen terme, j'imagine des véhicules qui roulent uniquement à l'électricité.»

Selbst ein reger Nutzer des öffentlichen Verkehrs: Stapi Erich Fehr.

Le maire, Erich Fehr, lui-même un utilisateur fréquent des transports publics.

DIE RUHE VOR DEM AUFSCHWUNG? *LE CALME AVANT LA TEMPÊTE ?*

Die Marktentwicklung ergab 2017 ein etwas uneinheitliches und schwer zu interpretierendes Bild. Insgesamt stagnieren die Fahrgastzahlen. Ist dies die Ruhe vor dem fahrplanwechselbedingten Aufschwung?

Unterschiedlich unterwegs

Die Trolleylinien 1 und 4, sowie die Linie 2 verzeichnen deutliche Zuwächse. Gesamthaft kann man festhalten, dass die Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen dem Bahnhof Biel und den östlichen Stadtgebieten sehr erfreulich ist.

Demgegenüber sind die Zahlen in Richtung Süden (Linie 7 Goldgrube-Brügg und Linie 8 Fuchsried – Port/Nidau) rückläufig ohne dass schlagende Gründe für diese Nachfrageverluste erkennbar wären. Hier sind weitere Analysen erforderlich.

Die Seilbahnen entwickeln sich uneinheitlich, wobei es erfreulich ist, dass die «Pendlerbahn» nach Leubringen Zuwächse verzeichnet. Die Magglingenbahn unterliegt naturgemäss witterungsabhängigen Schwankungen.

Die Regionallinien entwickeln sich ebenfalls uneinheitlich, wobei die statistische Genauigkeit hier niedriger ist. Was die neue Linie 12 betrifft, welche seit dem 30. Oktober Brügg mit dem Bözingenfeld verbindet, so wurden die gesetzten Ziele bis anhin erreicht.

Stagnation

Unter dem Strich ergibt sich bei den transportierten Personen ein leichter Rückgang von 0,5%, bei den Personenkilometern resultiert sogar ein Minus von 1%. Bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum ist dies nicht befriedigend und bedarf vertiefter Analysen. Sie sollen im Zusammenhang mit einer ersten Beurteilung des neuen, ab Dezember 17 gültigen Angebots durchgeführt werden.

Neues Netz und Angebot

Die Vorbereitungsarbeiten zur Umstellung des VB-Netzes nahmen im Laufe des Jahres 2017 einen grossen Raum ein. Neben der Konzeption der Linienführungen, der Detailplanung der einzelnen Fahrpläne und der Anpassung der entsprechenden Infrastruktur musste ja auch eine gut orchestrierte Kommunikation mit allen Zielgruppen aufgeleitet und durchgeführt werden.

Der Übergang zum neuen Liniennetz erfolgte so gut wie reibungsfrei. Rückmeldungen vom Fahrpersonal zeigen zudem, dass die beabsichtigten Erleichterungen tatsächlich erzielt worden sind. Wobei nicht ausgeblendet werden soll, dass die Eröffnung des A5-Ostastes auf verschiedenen Abschnitten ebenfalls eine deutlich positive Wirkung entfaltet. Nun bleibt zu hoffen, dass die qualitativen (erhöhte Pünktlichkeit) und quantitativen (mehr Fahrten, bessere Erschliessung) Verbesserungen auch bei der Kundschaft wahrgenommen werden.

L'évolution du marché en 2017 brosse un portrait peu uniforme et difficile à interpréter. De manière générale, le nombre de voyageurs a stagné. Était-ce le calme avant la tempête du changement d'horaire?

Des évolutions contrastées

Les lignes de trolleybus 1 et 4, ainsi que la ligne 2, ont démontré une croissance nette. Dans l'ensemble, on constate que l'évolution du nombre de passagers entre la gare de Bienne et les quartiers est très réjouissante.

En revanche, les chiffres en direction du Sud (ligne 7 Mine d'Or-Brügg et ligne 8 Fuchsried – Port/Nidau) baissent, sans qu'un motif déterminant pour ce recul de la demande ne se dessine. Il faudra procéder à plus d'analyses.

Les deux funiculaires évoluent de manière différente, mais il est réjouissant que le «funi des pendulaires» vers Évilard fasse preuve de croissance. Le funiculaire de Macolin connaît des fluctuations naturelles liées à la météo.

Les lignes régionales évoluent aussi différemment, mais la précision statistique y est moins élevée. Concernant la nouvelle ligne 12, qui relie Brügg aux Champs-de-Boujean depuis le 12 octobre, les objectifs visés ont été atteints à ce jour.

Stagnation

Au total, il y a une légère diminution de 0,5% pour les passagers transportés, ce qui fait 1% de moins de passagers au kilomètre. Ce n'est pas satisfaisant si l'on considère l'augmentation de la population et une analyse plus poussée s'impose. Celle-ci devrait avoir lieu en relation avec la première évaluation de la nouvelle offre introduite en décembre 2017.

Nouveau réseau et nouvelle offre

Les travaux préparatoires de modification du réseau Tpb ont pris beaucoup d'importance au cours de l'année 2017. En plus de la conception des nouveaux tracés des lignes, de la planification de détail de chaque horaire et de l'adaptation nécessaire des infrastructures, il fallait aussi élaborer et mettre en œuvre une communication bien orchestrée avec tous les groupes cibles.

Le passage au nouveau schéma d'offre s'est déroulé pour ainsi dire sans accroc. Les retours du personnel roulant montrent aussi que les allègements prévus ont bel et bien été réalisés, mais il ne faut pas oublier que l'ouverture de l'axe Est de l'A5 a aussi produit un effet fortement positif. Il nous reste maintenant à espérer que les améliorations qualitatives (meilleure ponctualité) et quantitatives (plus de courses, meilleures correspondances) seront aussi remarquées par la clientèle.

Erträge: Punktlandung

In puncto Verkehrserträge bewegten sich die VB ganz leicht über Budget. Zwar konnte der Libero-Tarifverbund die vorgesehenen Einnahmen nicht ganz erreichen. Aber dafür profitierten die VB im Rahmen ihrer Anteile von der deutlichen Zunahme der Verkäufe von General- und Halbtaxabonnements.

Recettes: visé juste

Concernant les revenus de transport, les Tpb sont tout juste en dessus du budget. La communauté tarifaire Libero n'a certes pas entièrement atteint les recettes prévues. Mais les Tpb profitent de leur part aux recettes de la vente d'abonnements généraux et demi-tarif, qui sont eux en augmentation.

VERKEHRSERTRÄGE ^{1) In TCHF /}
REVENUS DE TRANSPORT ^{1) En milliers de francs suisses}

	2017	2016	
Tarifverbund Libero	77,4 % / 12'646	77,9 % / 12'786	Communauté tarifaire Libero
Nationaler Verkehr (GA, Halbtax, FVP usw.)	20,8 % / 3'405	19,8 % / 3'255	Billets du tarif national (AG, demi-tarif, FVP etc.)
Andere Verkehrserträge (Zuschläge, Velotickets usw.)	1,8 % / 294	2,3 % / 379	Autres revenus de transport (suppléments, billets vélo, etc.)
TOTAL	16'345	16'420	TOTAL

¹⁾ Vor Abgrenzung überjähriger Fahrausweise / Avant provision pour les titres de transport de plus d'un an

ANGEBOTSKONZEPT 2018–2021 ERSTE ETAPPE UMGESETZT *SCHÉMA D'OFFRE 2018–2021* *MISE EN ŒUVRE DE LA PREMIÈRE* *ÉTAPE*

Grünes Licht

Nachdem das von der regionalen Verkehrskonferenz ausgearbeitete Angebotskonzept 2018–2021 im Frühling 2017 vom Grossen Rat einstimmig gutgeheissen worden war, machte man sich bei den VB mit Hochdruck ans Planen der Umsetzung. Im Zentrum stand dabei die Etappe 1, welche bereits im Dezember 2017 aktiv wurde. Eher am Horizont standen hingegen die Eckpunkte der Etappe 2. Für deren Realisierung im Dezember 2019 braucht es beispielsweise noch grössere Anpassungen der Infrastruktur.

Dringend nötig

Die Umstellungen waren notwendig geworden, weil sowohl Verkehrsbelastung wie auch Fahrgastzahlen seit Jahren gestiegen sind, was zu längeren Fahrzeiten geführt hat. Besonders in den Hauptverkehrszeiten erreichten die Busse ihre Endhaltestelle häufig verspätet, oft konnten Anschlüsse nicht erreicht werden. Der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge brachte nur punktuelle Verbesserungen und Gegenmassnahmen wie Busspuren, Ampelanmeldungen usw. waren nicht überall möglich. Der Einsatz von noch mehr Fahrzeugen hätte den Steuerzahler massiv belastet ohne zu substantiellen Verbesserungen für die Fahrgäste zu führen.

Neue Linienführungen und -äste

Die nun realisierten Änderungen bedeuten die grösste Netzänderung seit 20 Jahren. Sie brachten einen praktisch komplett neu gestalteten Linienplan mit sich. Es gibt neue Linien und Haltestellen, neue Linienverknüpfungen sowie mehr Fahrten. Insbesondere profitiert das Lindequartier mit nun zwei statt nur einer Buslinie. Zudem ist das Randstundenangebot massiv ausgebaut worden.

Ein Mammutprojekt

Natürlich erforderte die Realisierung einer derart umfassenden Umstellung eine rigorose Planung. Das ganze Jahr hindurch waren die Spezialisten der VB damit beschäftigt, Linienführungen zu konzipieren, Haltestellen zu definieren, Fahrpläne zu erstellen, die Anzeigen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen aufzugleisen und nicht zuletzt auch die Kommunikation mit den verschiedenen Zielgruppen zu planen.

Feu vert

Après l'adoption à l'unanimité par le Grand Conseil du schéma d'offre élaboré par la Conférence Régionale des Transports 2018–2021 au printemps 2017, les Tpb ont mis les gaz pour planifier sa mise en œuvre. L'accent était mis sur l'étape 1, qui est devenue active en décembre 2017 déjà. Les points essentiels de l'étape 2 sont encore un peu éloignés: pour sa réalisation en décembre 2019, il faudra par exemple encore des adaptations plus importantes de l'infrastructure.

Absolument nécessaire

Les adaptations étaient devenues nécessaires car tant la charge de trafic que le nombre de passagers avaient augmenté depuis des années, ce qui prolongeait les temps de parcours. Les bus arrivaient souvent en retard à leur terminus, surtout aux heures de pointe, et souvent les correspondances ne pouvaient pas être assurées. La mise en circulation de véhicules supplémentaires n'a amené que des améliorations ponctuelles et les mesures de priorisation comme les voies d'autobus, les priorités aux feux, etc. n'étaient pas possibles partout. La mise en service d'encre davantage de véhicules aurait coûté très cher aux contribuables sans entraîner des améliorations substantielles pour les voyageurs.

Nouvelles lignes et nouveaux tracés

Les modifications mises en œuvre aujourd'hui constituent le plus important changement de réseau depuis 20 ans. Elles ont entraîné un plan de réseau presque entièrement remanié. Il y a de nouvelles lignes et de nouveaux arrêts, de nouvelles connexions entre des lignes, ainsi que plus de courses. Le quartier des Tilleuls notamment profite du changement avec deux lignes de bus au lieu d'une seule. L'offre aux heures creuses a aussi été fortement étendue.

Un projet énorme

La réalisation d'une modification aussi complexe a évidemment nécessité une planification rigoureuse. Pendant toute l'année, les spécialistes des Tpb se sont occupés à concevoir des tracés de ligne, à définir des arrêts, à créer des horaires, à afficher les annonces dans les véhicules et aux arrêts, et enfin de planifier la communication auprès des différents groupes cibles.

Neues Personal

Auch erforderten die angesprochenen Änderungen mehr Personal, namentlich im Fahrdienst. Dies umso dringlicher, als 2017 eine Reihe von Abgängen und Pensionierungen zu verzeichnen war. Um die Kerndienstleistung in gewohnter Qualität erbringen zu können, mussten nicht weniger als 30 neue Fahrerinnen und Fahrer angestellt werden.

Die Arbeit erleichtern

Bei der Ausarbeitung des neuen Angebotskonzepts lag ein wichtiger Fokus darauf, die Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal zu verbessern. Schliesslich waren die Wendezeiten so knapp, dass es bisweilen nicht einmal für eine Toilettenpause gereicht hat. Die neuen Umlaufzeiten wurden nun so gestaltet, dass für die Fahrerinnen und Fahrer eine echte Entlastung entstehen sollte. Erste Erfahrungen weisen darauf hin, dass dies gelungen ist.

Nouveau personnel

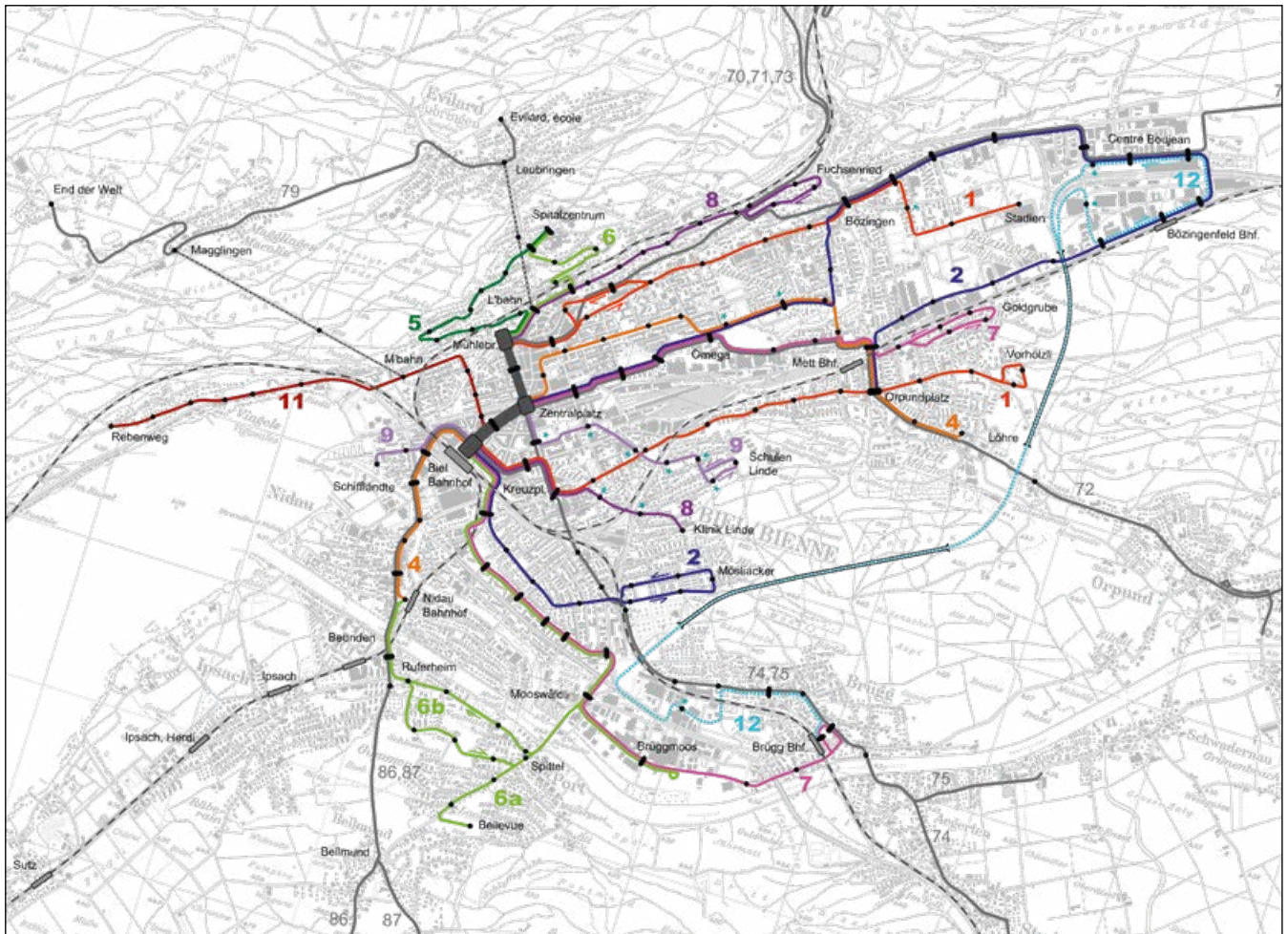
Les modifications mentionnées ont aussi exigé plus de personnel, plus précisément de personnel roulant. C'était d'autant plus urgent que 2017 a été marqué par une série de départs et de retraites. Pour pouvoir fournir les services de base avec la qualité habituelle, il a fallu engager pas moins de 30 nouveaux chauffeurs, hommes et femmes.

Faciliter le travail

Un des points forts de l'élaboration du nouveau schéma d'offre était les conditions de travail du personnel roulant. En fin de compte, les temps de battement étaient si courts qu'ils ne suffisaient parfois même plus pour une pause WC. Les nouveaux temps de parcours sont maintenant aménagés de telle sorte que les chauffeurs, hommes et femmes, soient réellement déchargés. Les premières expériences démontrent que tel est bien le cas.



ÄNDERUNGEN ERSTE ETAPPE MODIFICATIONS DE LA PREMIÈRE ÉTAPE



Auf dem Stadtplan wird die Dichte des VB-Netzes noch deutlicher. / La densité du réseau des Tpb devient encore plus claire sur le plan de la ville.

WAS IST NEU? / QUELLES SONT LES NOUVEAUTÉS ?

Linie / Ligne 2

Bedient nach wie vor das Bözingenfeld, aber ab Bahnhof gehts neu ins Möösli statt an die Schiffpländte. Dessert toujours les Champs-de-Boujean, mais depuis la Gare, se rend au Petit-Marais au lieu du Débarcadère.

Linie / Ligne 5

Verkehrt nur noch zwischen Bahnhof und Spitalzentrum. Ne circule plus qu'entre la Gare et le Centre Hospitalier.

Linie / Ligne 6

Erhält eine völlig neue Aufgabe und bedient im Südast zunächst das Bruggmoos, dann Port, das Quartier Bellevue (6a) und Nidau. Mit der komplexen Linienführung werden wir den unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht.

Est complètement réorganisée et dessert maintenant au sud les Marais de Brugg, puis Port, le quartier Bellevue (6a) et Nidau. Ce trajet complexe tient compte d'exigences très diverses.

Linie / Ligne 8

Fährt nicht mehr nach Port sondern zur Klinik Linde. Der Nordast bleibt unverändert. Ne circule plus vers Port mais vers la Clinique des Tilleuls. L'axe nord demeure inchangé.

Linie / Ligne 9

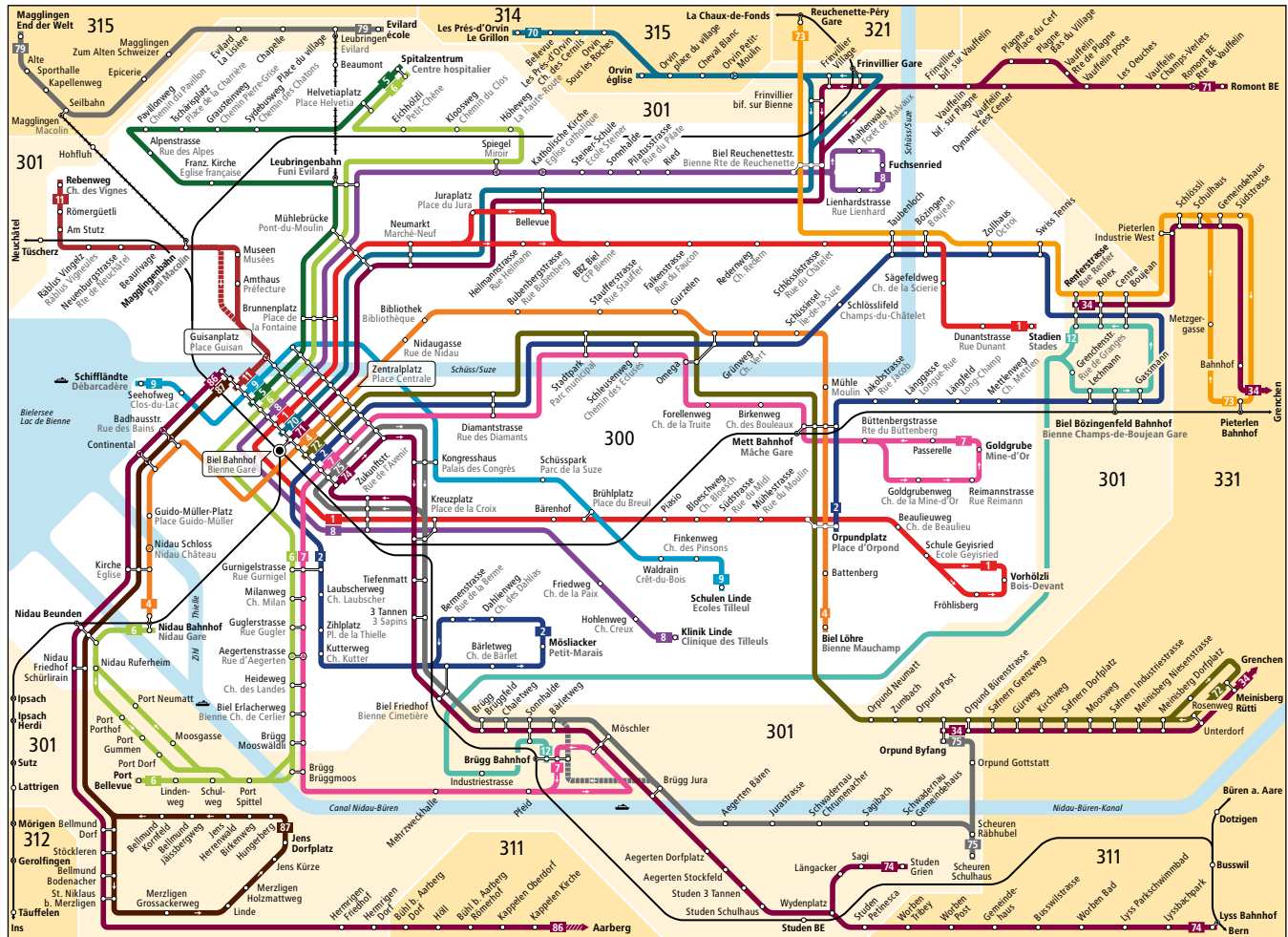
Komplett neu. Führt von den Schulen Linde via Schüssspark, Kongresshaus und Zentralplatz zur Schiffpländte. Entièrement nouvelle. Circule depuis les Écoles des Tilleuls via le Parc-de-la-Suze, le Palais des Congrès et la Place centrale jusqu'au Débarcadère.

Linie / Ligne 12

Komplett neu. Verbindet Bahnhof und Industrie Brugg via Längholz- und Büttenbergtunnel mit dem Bözingenfeld. Im Versuchsbetrieb verkehrt werktags am Morgen und Abend ein Fahrzeug in einem 30-Minuten-Umlauf. Entièrement nouvelle. Relie la Gare de Brugg et sa zone industrielle via les tunnels du Längholz et du Büttenberg avec les Champs-de-Boujean. Pendant le temps d'essai, il circule les jours ouvrables le matin et le soir toutes les 30 minutes.

LINIENPLAN REGION BIEL AB 10.12.2017

PLAN DES LIGNES DANS LA RÉGION DE BIENNE DÈS LE 10.12.2017



**VB Linien ab 10.12.2017 /
Lignes Tpb dès le 10.12.2017**

- 1** Vorhölzli/Bois-Devant – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Stadien/Stades
- 2** Möslacker/Petit-Marais – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Orpundplatz/Place d’Orpund
- 4** Nidau – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Löhre/Mauchamp
- 5** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spitalzentrum/Centre hospitalier
- 6** Port – Nidau – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spitalzentrum/Centre hospitalier
- 7** Brugg – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Mett/Mâche – Goldgrube/Mine-d’Or
- 8** Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Fuchsenried
- 9** Schiffflände/Débarcadère – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Schulen Linde/Ecoles Tilleul
- 11** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Magglingenbahn/Funi Macolin (– Rebenweg/Chemin des Vignes)
- 12** Bahnhof Brugg/Gare Brugg – Bözingenfeld/Champs-de-Boujean – Bahnhof Brugg/Gare Brugg
- 70** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Frinvillier – Orvin – Les Prés-d’Orvin
- 71** Bahnhof Biel/Gare Bienne (– Orvin) – Frinvillier – Plagne – Vauffelin – Romont
- 75** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Scheuren – Orpund/Orpond
- Leubringenbahn/Funi Evillard
- Magglingenbahn/Funi Macolin



GÜLTIG AB 10.12.2017

VALABLE DÈS LE 10.12.2017

Vorbereitung

Als sozusagen vorletzter Akt der Vorbereitungen für den grossen Fahrplanwechsel musste an rund 100 Haltestellen eine neue Beschriftung angebracht werden, da beispielsweise die Liniennummer oder die Fahrtrichtung, manchmal sogar der Haltestellenname geändert hatte. Um keine Verwirrung zu stiften, wurden die Schilder mit einem grossen gelben Zettel beklebt «Gültig ab 10.12.2017».

Abfahrtsanzeigen und Ansagen

Um die Fahrgäste an allen 360 Haltestellen und in den 56 Bussen korrekt zu informieren, mussten vor dem Fahrplanwechsel alle ferngesteuerten Abfahrtsanzeigen für das neue Busnetz aktualisiert werden. Sie basieren auf der Positionserfassung der Busse mittels GPS. Dann wurde die Funktion im betriebseigenen Testplatz geprüft. Diese umfangreiche Tätigkeit erforderte höchste Genauigkeit und Konzentration seitens des Betriebsplaners.

Nachtschicht!

In der Nacht auf den 10. Dezember waren dann Mitarbeitende der VB ohne Unterbruch unterwegs, um sämtliche Haltestellen mit den neuen Fahrplänen und dem neuen Netzplan auszustatten. Insgesamt mussten ca. 1000 neue Fahrpläne ausgehängt werden! Eine Herkulesarbeit also, bei der erst noch höchste Konzentration erforderlich war. Denn selbstverständlich mussten die neuen Fahrpläne für genau diese Linie und genau diese Haltestelle richtig sein.

Am Bahnhofplatz

Aber auch unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel waren zusätzliche Einsätze vonnöten. So betrafen verschiedene Mutationen den Bahnhofplatz, wo einige Linien ihre Einstiegspunkte geändert hatten. Deshalb waren hier in den ersten Tagen nach dem Wechsel Auskunftspersonen der VB präsent, die natürlich auch zu allen anderen Neuerungen umfassend Hilfe anbieten konnten.

Préparatifs

L'avant-dernier acte, pour ainsi dire, des préparatifs pour le grand changement d'horaire, a été l'apposition de nouvelles inscriptions à quelque 100 arrêts, parce que, par exemple, le numéro de la ligne ou la direction de la course, parfois même le nom de l'arrêt, avait changé. Pour ne pas créer de confusion, on a collé sur les panneaux une grande étiquette jaune indiquant « Valable dès le 10.12.2017 ».

Indication des départs et informations

Pour informer correctement les voyageurs aux 360 arrêts et dans les 56 bus, tous les indicateurs des départs télécommandés devaient être mis à jour pour le nouveau réseau des bus avant le changement d'horaire. Ils se basent sur le positionnement des bus par GPS. La fonction a ensuite été vérifiée sur la station d'essai propre à l'entreprise. Cette activité complexe a exigé la plus grande précision et concentration de la part du planificateur de l'exploitation.

Travail de nuit !

Pendant la nuit du 10 décembre, le personnel des Tpb a travaillé sans relâche pour installer les nouveaux horaires et le nouveau plan du réseau à tous les arrêts. En tout, il fallait afficher environ mille nouveaux horaires ! De véritables travaux d'Hercule, donc, qui exigeaient encore beaucoup de concentration, car il fallait évidemment que les horaires soient ceux qui correspondent à cette ligne et à cet arrêt précisément.

Sur la place de la Gare

Il y a également eu du travail supplémentaire juste après le changement d'horaire. Ainsi, la place de la Gare était affectée par différentes modifications, certaines lignes ayant changé de point de départ. Quelques employés des Tpb étaient donc sur place pendant les premiers jours après le changement pour donner des informations, et évidemment aussi pour offrir leur aide au sujet de toutes les autres nouveautés.

DER BUS AUF DER AUTOBAHN

LE BUS SUR L'AUTOROUTE

Start der Linie 12

Kurz nach der Eröffnung des A5-Ostasts am 30. Oktober nahm die Linie 12 ihren Betrieb auf – sozusagen als Vorbote des neuen Netzplans. Es handelt sich vorerst um einen auf drei Jahre angesetzten Versuchsbetrieb, den die VB im Auftrag des Kantons durchführen. In dieser Zeit wird sich zeigen, wie viele Pendler von der Möglichkeit Gebrauch machen.

Die Linie führt vom Bahnhof Brügg durch die Industriezone auf die neue Autobahn und durch die Tunnel zum Bahnhof Bözingenfeld. Von dort aus werden die Haltestellen Gassmann, Centre Boujean und Rolex bedient, dann geht es via Renferstrasse wieder zurück Richtung Brügg. Es ist damit seit langem die erste Linie, die nicht über den Bahnhof Biel zirkuliert.

Pendler

Dank der Linie 12 dient der A5-Ostast nicht nur den Autofahrern, sondern auch dem öffentlichen Verkehr. Es ergibt sich eine ideale Verbindung für alle, die von Lyss-Bern her kommend im Bözingenfeld arbeiten. Dementsprechend ist der Fahrplan abgestimmt auf die S3 am Bahnhof Brügg. Gegenüber dem Weg via Bahnhof Biel entsteht ein Zeitgewinn von 20 Minuten. Bedient ist die Linie Montag bis Freitag, jeweils während der Spitzenzeiten morgens und abends im 30-Minuten-Takt.

Tag der offenen Tunnel

Noch vor der Eröffnung war der Tag der offenen Türen des A5-Ostasts vom 9. September trotz teilweise äusserst garstigem Wetter ein voller Erfolg. Unzählige Besucherinnen und Besucher nutzten die Möglichkeit, den Längholz- und den Büttenbergtunnel zu durchqueren: zu Fuss, auf Rollschuhen, mit dem Velo...

Daneben gab es zahlreiche Verpflegungsmöglichkeiten und Infostände, sowohl in Brügg, wie auch zwischen den Tunneln bei der Ausfahrt Orpund und im Bözingenmoos.

Auftritt Coucou

Hier, im Bözingenmoos, hatten auch die VB ihren Stand. Die Gelegenheit wurde ergriffen, mit dem Publikum in Kontakt zu treten und insbesondere die neue Linie 12 vorzustellen. Gleichzeitig war es auch der erste öffentliche Auftritt der VB-Monsterlis, von denen die Figur Coucou als Riesenmaskottchen die Kinder beglückte. Letztere konnten auch Monsterlis-Preise gewinnen – und den VB dürften viele Herzen zugeflogen sein.

Lancement de la ligne 12

Peu de temps après l'ouverture de l'axe Est de l'A5 le 30 octobre, la ligne 12 est entrée en service, pour ainsi dire comme avant-goût du nouveau plan de réseau. Il s'agit en premier lieu d'un essai de trois ans que les Tpb effectuent sur mandat du canton. On verra pendant cette période combien de pendulaires profitent de cette nouvelle offre.

La ligne va de la gare de Brügg à la zone industrielle en passant par la nouvelle autoroute et à travers les tunnels jusqu'à la gare des Champs-de-Boujean. Elle dessert ensuite les arrêts Gassmann, Centre Boujean et Rolex, avant de retourner en direction de Brügg via la rue Renfer. C'est donc la première ligne depuis longtemps qui ne passe pas par la gare de Bienne.

Pendulaires

Grâce à la ligne 12, l'axe Est de l'A5 ne sert pas qu'aux automobilistes, mais aussi aux transports publics. Cela crée une liaison idéale pour tous ceux qui travaillent aux Champs-de-Boujean en venant de Lyss-Berne. L'horaire est donc calqué sur celui du S3 à la gare de Brügg. En comparaison avec l'itinéraire via la gare de Bienne, il y a un gain de temps de 20 minutes. La ligne est desservie du lundi au vendredi, à des intervalles de 30 minutes pendant les heures de pointe du matin et du soir.

Journée portes ouvertes des tunnels

Avant l'ouverture, la journée portes ouvertes des tunnels de l'axe Est de l'A5 du 9 septembre a été un succès complet malgré une météo pluvieuse. D'innombrables visiteurs ont profité de la traversée des tunnels du Längholz et du Büttenberg: à pied, en patin à roulettes et à vélo ...

Il y avait aussi de quoi se restaurer et des stands d'information à Brügg, entre les tunnels vers la sortie d'Orpund et au Marais de Boujean.

Première apparition de Coucou

Les Tpb avaient aussi leur stand aux Champs-de-Boujean. Nous avons saisi l'occasion d'entrer en contact avec le public et en particulier de présenter la nouvelle ligne 12. C'était aussi la première apparition officielle des p'tits monstres des Tpb, dont Coucou, l'immense mascotte, qui a ravi les enfants. Ces derniers pouvaient aussi gagner des prix p'tits monstres – ainsi les Tpb ont gagné bien des cœurs.



VON FAIRTIQ BIS FAHRGASTINFO DE FAIRTIQ AUX INFORMATIONS AUX VOYAGEURS

Rund um FAIRTIQ

Auch 2017 haben die VB im Bereich Ticketing Neuland betreten. Mit der ingeniösen Lösung FAIRTIQ hatte man bereits Mitte 2016 einen sehr innovativen Schritt vollzogen. Inzwischen werden fast 10% des Nicht-Abo-Sortiments über dieses System gekauft. Die VB beteiligten sich zudem aktiv an der Weiterentwicklung der App. So können z.B. neu Libero-Abos in FAIRTIQ hinterlegt werden, so dass erst dann ein Ticket verrechnet wird, wenn man seine Libero-Abo-Zonen verlässt. Damit entfällt das am Automaten überaus komplizierte Lösen eines Anschlussbillets. Auch wurde eine für die ÖV-Landschaft der Schweiz vollkommen neuartige Verkaufsförderung ins Leben gerufen: Wer FAIRTIQ in einem Monat mindestens fünf Mal benutzt, erhält im Folgemonat eine Gutschrift von 5% auf den gesamten Umsatz. Und das Highlight: Die Entwicklung wurde vorangetrieben, so dass es inzwischen möglich ist, FAIRTIQ in der gesamten Schweiz zu nutzen.

Libero-Themen

Seit Dezember 2017 können Libero-Abos nun auch auf den SwissPass geladen werden. Die Kundschaft braucht also nur noch eine Karte fürs Halbtax und das Libero-Abo. Dies bedeutet auch, dass der Abokauf online zu Hause oder sogar unterwegs stattfinden kann. Um zu verhindern, dass die VB-Kunden ihr Abo bei anderen Transportunternehmen kaufen, haben sich die VB an der Entwicklung und am Betrieb einer gemeinsamen Weblösung beteiligt, nämlich www.libero-webshop.ch. Dabei handelt es sich insofern um eine bemerkenswerte Neuerung, als der Verkauf von Billetten eigentlich den einzelnen Transportunternehmen obliegt – und nicht einem Verbund. Aus diesem Grund wurde eigens eine kleine Vertriebsgesellschaft gegründet.

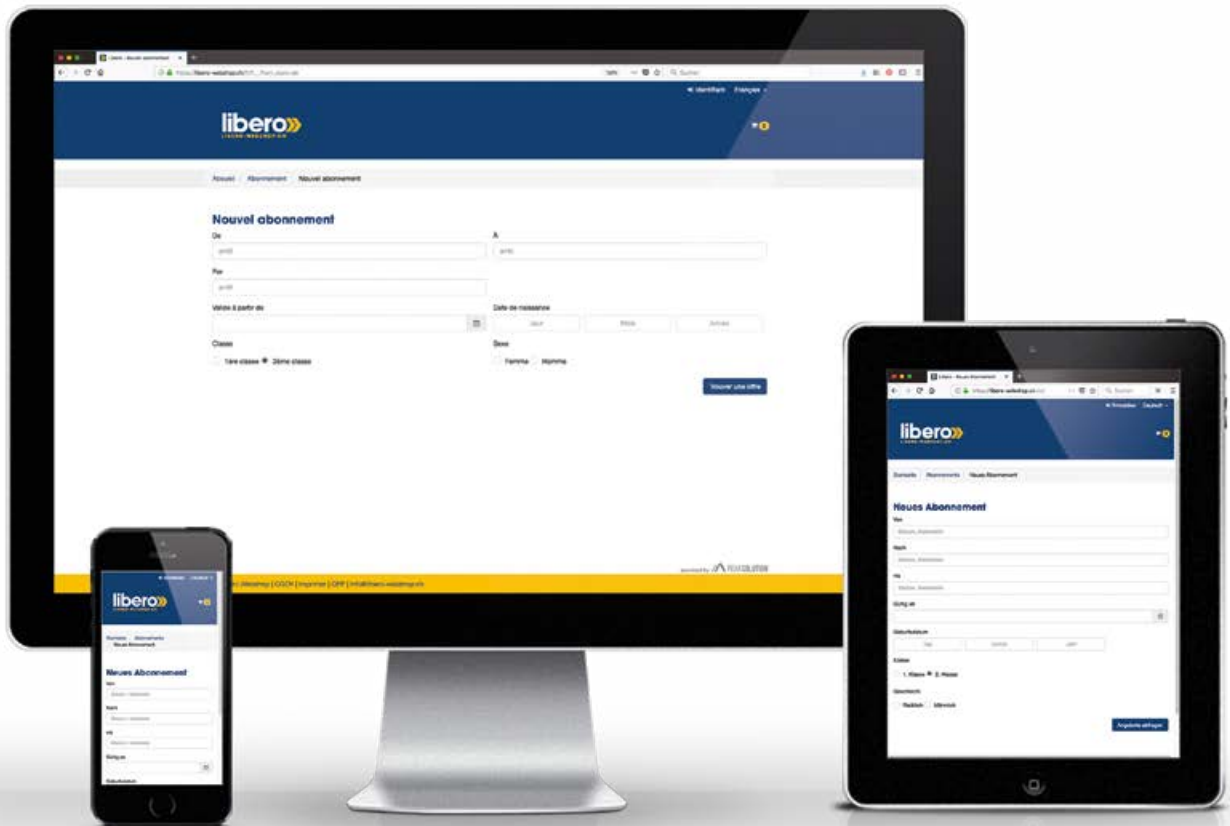
Concernant FAIRTIQ

En 2017, les Tpb ont aussi emprunté de nouvelles voies en matière de billetterie. On avait déjà franchi une étape très novatrice à mi-2016 avec la solution ingénieuse de FAIRTIQ. Depuis lors, presque 10% de l'assortiment hors abo ont été effectués par ce biais. Les Tpb ont aussi participé activement à l'évolution de l'application. On peut maintenant par ex. ajouter les abonnements Libero dans FAIRTIQ, afin que le billet ne soit facturé que lorsque le passager quitte la zone couverte par son abonnement Libero. Il n'y a donc plus besoin d'acquiescer, de manière assez compliquée, un billet de raccordement à l'automate. Une promotion des ventes totalement nouvelle dans le paysage suisse des transports publics est aussi née: ceux qui utilisent FAIRTIQ au moins cinq fois en un mois reçoivent le mois suivant un crédit correspondant à 5% de leur chiffre d'affaires total. Et, point d'orgue: le développement a été poussé, alors il est maintenant possible d'utiliser FAIRTIQ dans toute la Suisse.

Au sujet de Libero

Depuis décembre 2017, les abonnements Libero peuvent aussi être ajoutés sur le SwissPass. La clientèle n'a donc besoin que d'une seule carte pour le demi-tarif et l'abonnement Libero. Cela signifie donc que l'achat de l'abonnement peut se faire en ligne depuis la maison ou même en chemin. Pour éviter que les clients Tpb achètent leur abonnement auprès d'une autre entreprise de transport, les Tpb ont participé au développement et à la gestion d'une solution web commune, à savoir www.libero-webshop.ch. Il s'agit d'autant plus d'une grande nouveauté que la vente des billets incombe en fait à chaque entreprise de transport, et non à une communauté. Pour cette raison, une propre entité de vente a été créée.





Umrüstung der Automaten

Im Berichtsjahr wurden 870'000 Franken für die Umrüstung der Billett-Automaten auf das neue System im Schweizer ÖV bewilligt. Federführend ist hier der Verein ch-direct, der schweizweite Tarifverbund, zu dessen bekanntesten Produkten das GA und das Halbtax-Abo gehören. Nachdem die Umrüstung erfolgt ist, wird es theoretisch möglich sein, an den VB-Automaten ein Ticket an eine beliebige Haltestelle in irgendeiner Schweizer Stadt zu lösen – inklusive Fahrplaninformationen.

Fahrgastinfo

Seit der Einführung des zweiten Bildschirmes werden die Kunden bei der Anfahrt zum Bahnhof im Grossteil der Flotte über die Bahnanschlüsse informiert. Darüber hinaus wurden verschiedene Projekte weiter vorangetrieben, welche die Information der Fahrgäste in Richtung einer möglichst aktuellen Darstellung der Betriebsituation sicherstellen sollen. Allerdings setzt die konkrete Umsetzung im Markt die Einführung des neuen Leitsystems voraus. Sie erfolgt 2018. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen dann Verspätungen nicht nur an der Haltestelle, sondern z.B. auch innerhalb einer App zur Verfügung gestellt werden.

Mise à jour des automates

870'000 francs ont été octroyés pendant l'exercice pour la mise en conformité des automates à billets avec le nouveau système des transports publics suisses. La conduite est assurée par l'association ch-direct, la communauté tarifaire suisse, dont les produits les plus connus sont l'AG et l'abonnement demi-tarif. Après la mise à jour, il sera théoriquement possible d'acheter à un automate des Tpb un billet pour n'importe quel arrêt dans toutes les villes suisses ainsi qu'obtenir des informations sur l'horaire.

Information aux voyageurs

Depuis l'introduction du deuxième écran, les clients sont informés dans la majeure partie de la flotte des correspondances avec les trains lors de l'arrivée à la gare. Différents projets qui devraient assurer l'information des passagers dans le sens d'une représentation aussi actuelle que possible de la situation opérationnelle sont aussi en cours. La mise en œuvre concrète sur le marché exige toutefois l'introduction d'un nouveau système de pilotage. Cela se fera en 2018. Plus tard, les retards ne seront pas seulement indiqués aux arrêts, ils pourront aussi être disponibles dans une application par exemple.

EIN HERZ FÜR KINDER *UN CŒUR POUR LES ENFANTS*

Mit verschiedenen Engagements sichern sich die VB die Sympathien der jüngsten Fährgäste.

Die Zauberlaterne

Der Filmclub für die 6- bis 12-Jährigen ist weltweit aktiv und erfreut sich auch in Biel grosser Beliebtheit. Jedes Jahr wird ein Programm von neun Filmen zu einem erschwinglichen Preis geboten. Die Vorführungen werden jeweils spielerisch begleitet.

Bereits seit dem Jahr 2000 übernehmen die VB die Partnerschaft für den Transport und holen sich so nicht nur die Aufmerksamkeit der Kleinen, sondern auch Goodwill bei ihren Eltern. Derzeit sind 370 Bieler Kinder im Club dabei. 44% davon profitieren vom Transportangebot der VB: Wer eine Saisonkarte der Zauberlaterne hat, reist gratis zur Vorstellung und zurück.

Kindertag am Festival du film Français d'Helvetie

Das Festival du Film Français d'Helvetie nimmt seit Jahren einen wichtigen Platz in der Filmszene der Schweiz ein. Seit 2005 unterstützen die VB den Tag der Kinder des Festivals. 2013 wurde zudem der Juniorclub des FFFH gegründet, eine Zusammenarbeit des FFFH, der VB und der Zauberlaterne. Der Club will den angehenden Cineasten tolle Kinomomente bieten und zählt bereits über 950 Mitglieder.

Der Tag der Kinder findet jeweils an einem Mittwochnachmittag Mitte September statt. Rund 500 französischsprachige Kinder besuchen die Filmvorführung in zwei Sälen, dazu kommen rund 150 Kinder, die einen Deutsch gesprochenen Film sehen können.

Die Kinder werden jeweils vor dem Kino von den Traumdoktoren der Fondation Theodora in Empfang genommen. Beim Ausgang ist dann ein VB-Bus stationiert, durch den alle teilnehmenden Kinder hindurchgehen und einen Ballon mit dem VB-Logo, bzw. neu mit den Monsterlis, erhalten. Es ist jeweils ein sehr eindrückliches Bild, wenn über 600 Ballone in den Himmel steigen. Selbstverständlich reisen alle Kinder, die ein FFFH-Billet haben, gratis zur Vorführung und zurück.

Die Kinderbaustelle

Die KIBA ist ein vom Verein «Kinderbaustelle» getragenes Mitmach-Freizeitangebot für die ganze Familie. Auf einem betreuten Bauplatz können Kinder ab der ersten Klasse mit unterschiedlichen Baumaterialien bauen und gestalten. Das Projekt wurde ursprünglich am Rand der Baustelle des Schüssinselparks realisiert. 2016 besuchten 452 Kinder aus der Stadt an 64 Nachmittagen die Kinderbaustelle an der Schwanengasse. 2017 wurde die KIBA ein Teil der vom Verein «Terrain Gurzelen» getragenen Zwischennutzung des alten Fussballstadions. Die VB unterstützen das Projekt 2017 finanziell.

Les Tpb s'assurent la sympathie de leurs plus jeunes passagers par plusieurs engagements.

La Lanterne Magique

Le club de cinéma pour les enfants de 6 à 12 ans est actif au niveau mondial et jouit d'une grande popularité à Bienne également. Un programme de neuf films est proposé chaque année pour un prix modique. Les projections sont toujours précédées d'un spectacle sur scène.

Depuis 2000 déjà, les Tpb sont le partenaire de la Lanterne Magique en matière de transports et bénéficient ainsi non seulement de l'attention des enfants, mais aussi de la sympathie des parents. À l'heure actuelle, 370 enfants fréquentent le club biennois, dont 44% profitent de l'offre de transport des Tpb: les détenteurs d'un abonnement annuel à la Lanterne Magique voyagent gratuitement en bus pour se rendre à la séance et pour rentrer.

Journée des enfants au Festival du film Français d'Helvétie

Le Festival du Film Français d'Helvétie occupe depuis des années une place importante sur la scène cinématographique suisse. Depuis 2005, les Tpb soutiennent la Journée des enfants du festival. En 2013, on a fondé en plus le club junior du FFFH, une collaboration entre le FFFH, les Tpb et la Lanterne Magique. Le club vise à offrir aux jeunes amateurs de beaux moments de cinéma et compte déjà plus de 950 membres.

La Journée des enfants se déroule toujours un mercredi après-midi à mi-septembre. Près de 500 enfants francophones assistent à la projection du film dans deux salles, puis environ 150 enfants profitent d'un film en allemand.

Les enfants sont toujours accueillis devant le cinéma par les docteurs Rêves de la Fondation Theodora. À la sortie, un autobus des Tpb est stationné et attend les enfants qui y passent tous pour recevoir un ballon avec le logo des Tpb, et maintenant aussi les p'tits monstres. C'est toujours impressionnant à voir quand plus de 600 ballons s'envolent dans les airs. Tous les enfants qui possèdent un billet pour le FFFH voyagent évidemment gratuitement pour se rendre à la séance et pour rentrer.

Le Chantier des Enfants

Le Chantier des enfants est une offre participative pour toute la famille soutenue par une association éponyme. Les enfants à partir de la 3H peuvent construire et créer avec différents matériaux de construction sur un chantier surveillé. Le projet a été réalisé à l'origine en marge du chantier du parc de l'Île de la Suze. En 2016, 452 enfants de notre ville ont passé 64 après-midis sur le Chantier des enfants à la rue des Cygnes. En 2017, celui-ci a pu participer à l'utilisation temporaire de l'ancien stade de football géré par l'association «Terrain Gurzelen». Les Tpb ont soutenu financièrement le projet 2017.



Photo: Stefan Meyer



Photo: Stefan Meyer

DIE MONSTERLIS KOMMEN

LES P'TITS MONSTRES ARRIVENT



In der Ausgabe 3/17 des Mitarbeitermagazins «Connect» wurden sie offiziell vorgestellt: die Monsterlis, vier neue Mitarbeitende der VB. Reine Fantasiewesen, könnte man meinen, aber dennoch ungemein lebendig! Sie haben mittlerweile schon zahlreiche Herzen im Sturm erobert. Und dies nicht nur bei den Kleinsten.

Eigenwillige Charaktere

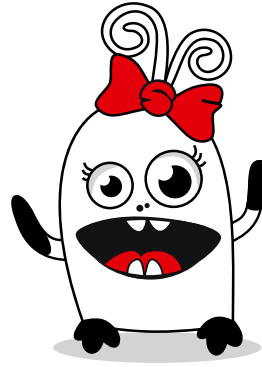
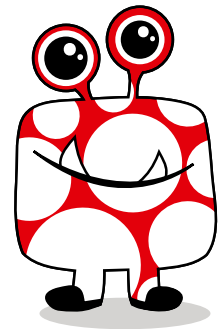
Strubeli, Fifi, Coucou und Gordito sind ihre Namen, und jede der Figuren hat ihren eigenen – besser: eigenwilligen – Charakter. Strubeli, das eine der beiden Mädchen, ist ein richtiges Lusmeitli, liebt Kinder über alles und ist ständig aktiv. Fifi, das zweite Mädchen, zeichnet sich insbesondere durch ein bereits gut entwickeltes Modebewusstsein aus. Frisuren und Make-up sind ihr besonders wichtig. Ganz anders Gordito, bei dem man manchmal das Gefühl hat, das einzige wirklich wichtige Thema sei Essen... Als eigentlicher Star hat sich aber Coucou etabliert. Er ist unermüdlich in Bewegung und hat ständig Flausen im Kopf.

Ils ont été présentés officiellement dans le numéro 3/17 de «Connect», le magazine des collaborateurs: les p'tits monstres, quatre nouveaux collaborateurs des Tpb. Pure fantaisie, pourrait-on penser, mais néanmoins tellement vivaces! Depuis, ils font battre de nombreux cœurs, et pas seulement ceux des enfants.

Personnages fantasques

Leurs noms sont Strubeli, Fifi, Coucou et Gordito, et chaque personnage a son propre caractère, ou plutôt son caractère bien marqué. Strubeli, une des fillettes, est une véritable boute-en-train qui aime les enfants par-dessus tout et est toujours active. Fifi, la seconde fillette, se distingue par une conscience très poussée de la mode. Coiffure et maquillage lui importent beaucoup. Tout le contraire de Gordito, qui donne parfois l'impression que l'unique sujet d'importance est la nourriture... Mais Coucou s'est avéré être une véritable star. Il est constamment en mouvement et rigole toujours.



**Coucou****Strubeli****Fifi****Gordito****Auftritt als Maskottchen**

Coucou ist es denn auch, der ein eigentliches Maskottchen geworden ist. Seinen ersten grossen Auftritt hatte er am 9. September anlässlich des Tags der offenen Tür beim A5-Ostast. Die überlebensgrosse Figur zog die Aufmerksamkeit unweigerlich auf sich, nahm Kinder bei der Hand, tanzte mit schönen Frauen, schloss Freundschaft mit den Nothelfern am benachbarten Stand und ulkte mit dem Stadtpräsidenten herum. Und dass er konstant die Zunge herausstreckt, verführte zu zahlreichen Nachahmungen. Für den VB-Mitarbeiter, der in der Figur steckte, war es übrigens ein ziemlich schweisstreibender Job.

Merchandising

Aber auch Coucous Freunde kamen zum Zug. Sie waren auf den unterschiedlichsten Werbeartikeln zu sehen, auf Rucksäcken, Taschen, Stempelkarten oder Ballons etwa, die bei einem Glücksrad zu gewinnen waren. Diese und weitere Merchandising-Produkte wird es selbstverständlich weiterhin geben, die Möglichkeiten sind fast unerschöpflich. Ziel ist es natürlich, sowohl bei der Zielgruppe der jüngsten Fahrgäste Sympathien zu erzeugen, als auch bei deren Eltern für gute Stimmung zu sorgen. Beide sollen animiert werden, noch mehr auf die Transportmittel der VB zu setzen.

Apparition comme mascotte

C'est donc Coucou qui est devenu une véritable mascotte. Sa première grande apparition a eu lieu le 9 septembre, lors de la journée portes-ouvertes de l'axe Est de l'A5. Ce personnage plus grand que nature a inévitablement attiré l'attention. Il prenait les enfants par la main, dansait avec les jolies femmes, devint le copain des secouristes du stand voisin et plaisantait avec le maire. Et le fait qu'il fasse tout cela en tirant la langue lui a fourni de nombreux imitateurs. C'est un boulot qui a bien fait transpirer le collaborateur des Tpb qui se cachait dans la mascotte.

Merchandising

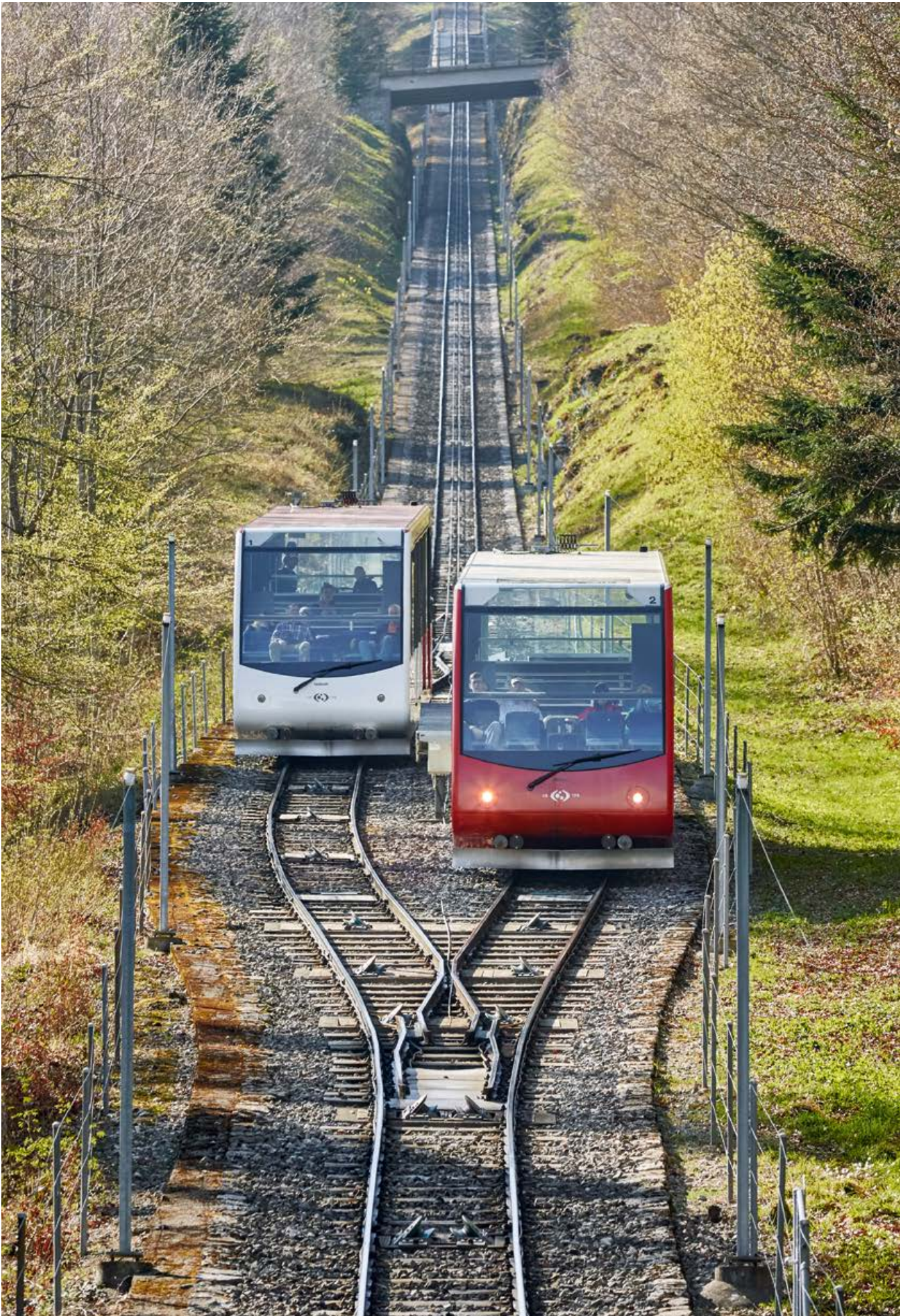
Mais les amis de Coucou étaient aussi de la partie. On pouvait les voir sur des articles publicitaires de toute sorte, sur des sacs à dos, des billets factices pour enfants, ou des ballons que l'on pouvait gagner à la roue de la chance. Ces produits de merchandising et d'autres continueront bien sûr d'exister. Les possibilités sont presque inépuisables. L'objectif est évidemment de susciter la sympathie des plus jeunes passagers, tout en faisant bonne impression à leurs parents. Tous deux doivent être incités à utiliser encore davantage les moyens de transport des Tpb.

**News aus der GL**

Aber auch vis-à-vis der Mitarbeitenden sollen die ungewöhnlichen Figuren eine Rolle spielen. So darf Coucou neuerdings sogar in den Geschäftsleitungssitzungen dabei sein und in der Mitarbeiterzeitschrift über die aus seiner Sicht interessantesten Geschäfte berichten. Für aussergewöhnliche Kommentare und das eine oder andere Schmunzeln ist also gesorgt.

Des nouvelles de la direction

Ces figures inhabituelles doivent aussi jouer un rôle vis-à-vis du personnel. Ainsi Coucou peut même assister aux séances de la direction et rapporter les dossiers qu'il trouve les plus intéressants dans le magazine du personnel. On est donc assuré d'avoir des commentaires inhabituels et l'une ou l'autre blague.



GRÖSSERE VORHABEN UND IHRE BUDGETS

GRANDS PROJETS ET LEURS BUDGETS

Sanierung Magglingenbahn

Sie ist mehr als hundert Jahre alt: die Magglingenbahn. Dass grössere Sanierungen anstehen, ist daher kein Wunder. 2019 soll das gesamte Trasseee erneuert werden. Gleichzeitig werden verschiedene weitere Komponenten, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben, ersetzt. Für dieses Vorhaben musste im vergangenen Jahr ein Vorgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht werden. Ausserdem standen zahlreiche Vorarbeiten an. So mussten zwei Varianten der Trasseee-Erneuerung geprüft werden. Eine Risikoanalyse sorgte schliesslich für eine Antwort. Auch wurde der Beschluss gefasst, ein Batterie-Notaggregat zu beschaffen, welches Bremsenergie zwischenspeichern kann. Des Weiteren wurde die Seilbahntechnik ausgeschrieben. Hier geht es vor allem um die Revision der Wagenkasten, der Drehgestelle und der Steuerungs- und Sicherheitseinrichtungen.

Da diese Arbeiten die Bahn für mehrere Monate ausser Gefecht setzen werden, wird ein Bus-Ersatzbetrieb geplant. Ausserdem sollen betroffene Zielgruppen, namentlich natürlich das BaSpo und die Gemeinde Leubringen-Magglingen, rechtzeitig umfassend informiert werden. Die Finanzierung – das Investitionsvolumen beläuft sich auf 10 Millionen Franken – erfolgt zu je der Hälfte durch Bund und Kanton.

Weitere Investitionen

Revisionsbedürftig ist auch die Trolleybus-Fahrleitung in der Aarbergstrasse. Vom Uraniaplatz bis vor die Endkehre in Nidau müssen insbesondere die Ausleger und Querspanner aus den 80er Jahren ersetzt werden. Dafür wurden 600'000 Franken gesprochen. Interessanterweise kann der Fahrdrat weiter verwendet werden. Und auch die Endkehre selbst ist von der Revision nicht betroffen, da sie bald einem Neubau weichen soll.

Natürlich waren 2017 auch letzte Details für die Trolleybusse zu klären, die 2018 zur Auslieferung kommen. So wurde der Einbau einer grösseren Batterie für die fahrleistungslosen Einsätze beschlossen. Auch wurden Massnahmen für eine bessere Sichtbarkeit der Eingangsbereiche für Sehbehinderte definiert; desgleichen zusätzliche Bildschirme.

Rénovation du funiculaire de Macolin

Le funiculaire de Macolin a plus de cent ans. Ce n'est donc pas étonnant qu'il faille procéder à des rénovations importantes. En 2019, tout le tracé doit être rénové. En même temps, on remplacera divers autres éléments qui ont atteint la fin de leur cycle de vie. Il a fallu obtenir l'an dernier pour ce projet une autorisation préliminaire de la part de l'Office fédéral des transports publics. Des nombreux travaux préparatoires sont aussi en cours. Il fallait par exemple évaluer deux variantes de rénovation du tracé. C'est l'analyse des risques qui a finalement livré la réponse. On a aussi pris la décision d'acheter un groupe moteur à batterie d'urgence qui peut stocker l'énergie de freinage. Un appel d'offre concernant la technologie de funiculaire a été fait. Il s'agit surtout ici de la révision des châssis des wagons, des bogies et des installations de commande et de sécurité.

Comme ces travaux mettront le funiculaire hors d'usage pendant plusieurs mois, un service d'autobus de remplacement est prévu. Il faudra également informer de manière complète et en temps utile les différents groupes concernés, notamment bien sûr l'OFSPPO et la commune d'Évilard-Macolin.

Le financement – les volumes d'investissement approchent les 10 millions de francs – incombent pour moitié chacun au canton et à la Confédération.

Autres investissements

Les caténaires de la rue d'Aarberg doivent aussi être révisés. Il faut notamment remplacer les flèches et les tendeurs datant des années 1980 de la Place Urania jusqu'avant le virage final à Nidau. On a réservé 600'000 de francs à cette fin. Le fil de contact peut encore être utilisé. Et le virage final n'est pas concerné par la révision, car elle doit bientôt laisser la place à une nouvelle construction.

Il a évidemment aussi fallu régler en 2017 les derniers détails des trolleybus qui seront livrés en 2018. On a ainsi décidé l'intégration d'une plus grosse batterie pour une utilisation sans caténaires. On a aussi défini des mesures pour une meilleure visibilité de la zone d'entrée pour les personnes malvoyantes; et également prévu des écrans supplémentaires.

PERSONAL: POSITIVE TENDENZEN

PERSONNEL : UNE TENDANCE POSITIVE

Wechsel im Kader

Im Kader kam es zu einem eigentlichen Generationenwechsel. Einerseits konnte mit dem bereits im Vorjahr engagierten neuen Leiter Technik ein ausgezeichneter Fachmann gewonnen werden. Der Wechsel in der Führungskultur ist auf sämtlichen Ebenen zu spüren. Andererseits wurde gegen Ende Jahr auch die Leitung Betrieb vakant. Hier verspricht die eingeläutete Veränderung ebenfalls neuen Wind.

Die Mitarbeitendenbefragung

Im Berichtsjahr wurde erneut eine Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Es war bereits die dritte. Neu wurde sie diesmal grossmehrheitlich online durchgeführt. Der Rücklauf von 55% kann als sehr erfreulich beurteilt werden, denn in den Verkehrsbetrieben arbeitet ja nur eine kleine Zahl von Mitarbeitenden an einem PC. Offenbar ist eine Mehrheit der Auffassung, dass es sich lohnt, seine Meinung kundzutun. Dies dürfte nicht zuletzt darauf zurückzuführen sein, dass die letzten Befragungen eine ganze Reihe von Massnahmen nach sich gezogen haben, die den Wünschen der Belegschaft entsprachen.

Insgesamt positiv

Die Resultate der von einer externen Unternehmung durchgeführten und ausgewerteten Befragung können insgesamt als erfreulich eingestuft werden. So wird etwa ein verbessertes Verhalten von Vorgesetzten konstatiert. Dies ist mit Sicherheit ein Resultat der seit zwei Jahren forcierten, extern begleiteten Führungsentwicklung. Auch in Sachen Information und Kommunikation erhalten die VB von ihren Mitarbeitenden ein gegenüber früher verbessertes Zeugnis. Ein erkennbarer Trend besteht darin, dass jüngere und erst kürzlich hinzugestossene Mitarbeitende den Betrieb eher positiv sehen, während Männer über 40 eine Tendenz zu einer gewissen Resignation erkennen lassen. Hier besteht die Hoffnung, dass die lancierten Massnahmen zur Verbesserung der Betriebskultur noch vermehrt spürbar werden und damit eine Haltungsänderung bewirken können.

Du changement chez les cadres

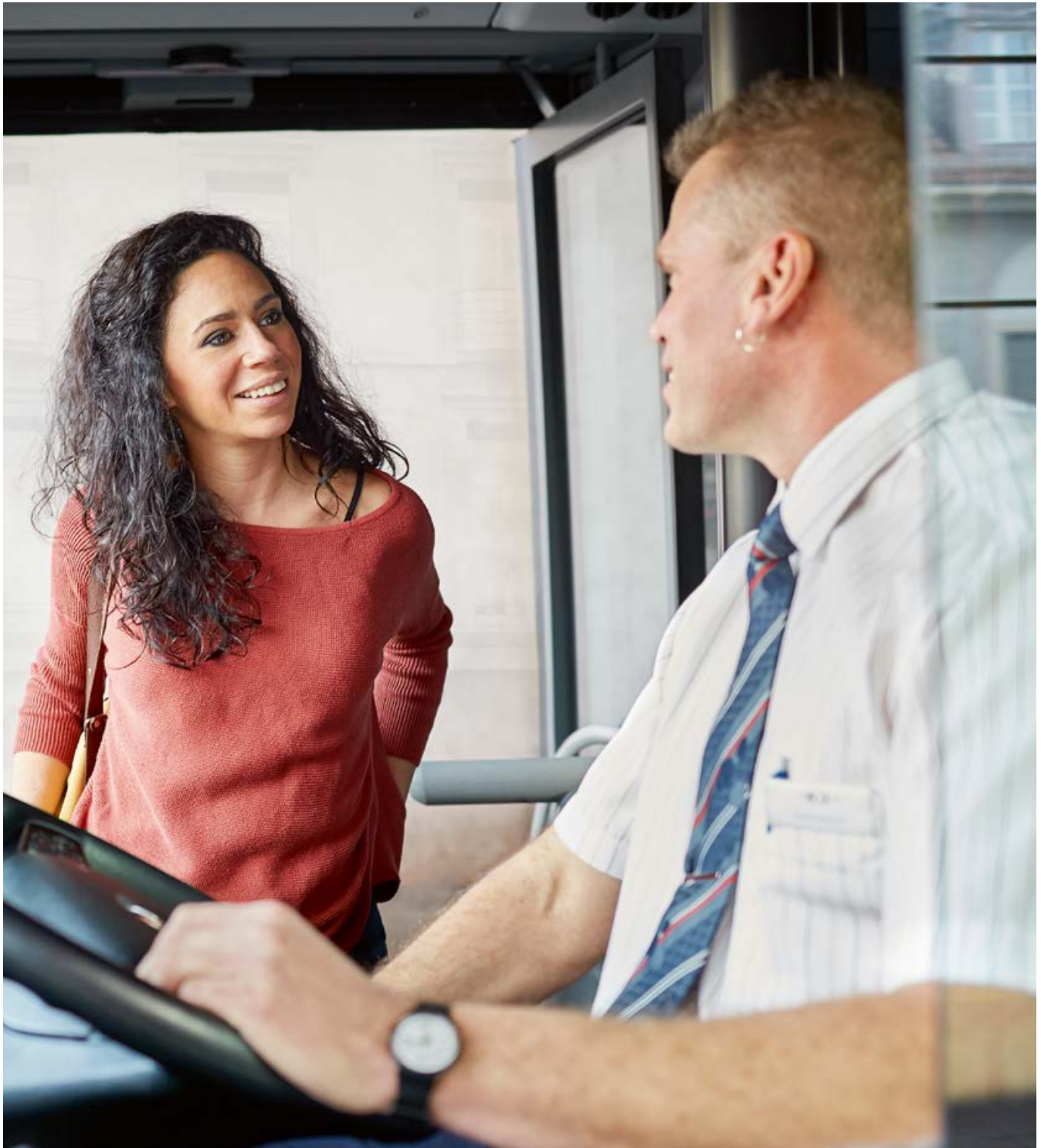
Il s'est produit un véritable changement de génération chez les cadres. D'une part, le nouveau responsable technique, déjà engagé l'année précédente, s'est avéré être un excellent spécialiste. Le changement de culture de direction se ressent à tous les niveaux. D'autre part, le poste de responsable de l'exploitation était aussi vacant à la fin de l'année. Les changements annoncés promettent ici aussi un nouveau vent.

L'enquête auprès du personnel

Une enquête a de nouveau été effectuée auprès du personnel pendant l'exercice. Il s'agit déjà de la troisième enquête effectuée. La nouveauté, c'est qu'elle a été effectuée en ligne. Le taux de retour de 55% peut être considéré comme très réjouissant, car seule une très petite minorité du personnel des Tpb travaille à l'ordinateur. Visiblement, une majorité estime qu'il vaut la peine de donner son avis. Cela peut aussi être attribué au fait que la dernière enquête a été suivie de toute une série de mesures qui répondaient aux souhaits du personnel.

Généralement positive

Les résultats de l'enquête effectuée et évaluée par une entreprise externe peuvent généralement être considérés comme réjouissants. On a par exemple constaté un meilleur comportement des supérieurs hiérarchiques. C'est sans aucun doute le résultat de deux années intensives de développement des compétences de conduite, avec un accompagnement externe. Les Tpb ont aussi été mieux notés qu'auparavant par leur personnel en matière d'information et de communication. Une tendance nette est que le personnel plus jeune qui a rejoint l'entreprise il y a relativement peu de temps voit l'entreprise de manière plutôt positive, tandis que les hommes de plus de 40 ans font preuve d'une certaine résignation. On espère ici que les mesures lancées pour améliorer la culture de l'entreprise deviendront encore plus visibles et pourront ainsi entraîner un changement d'état d'esprit.

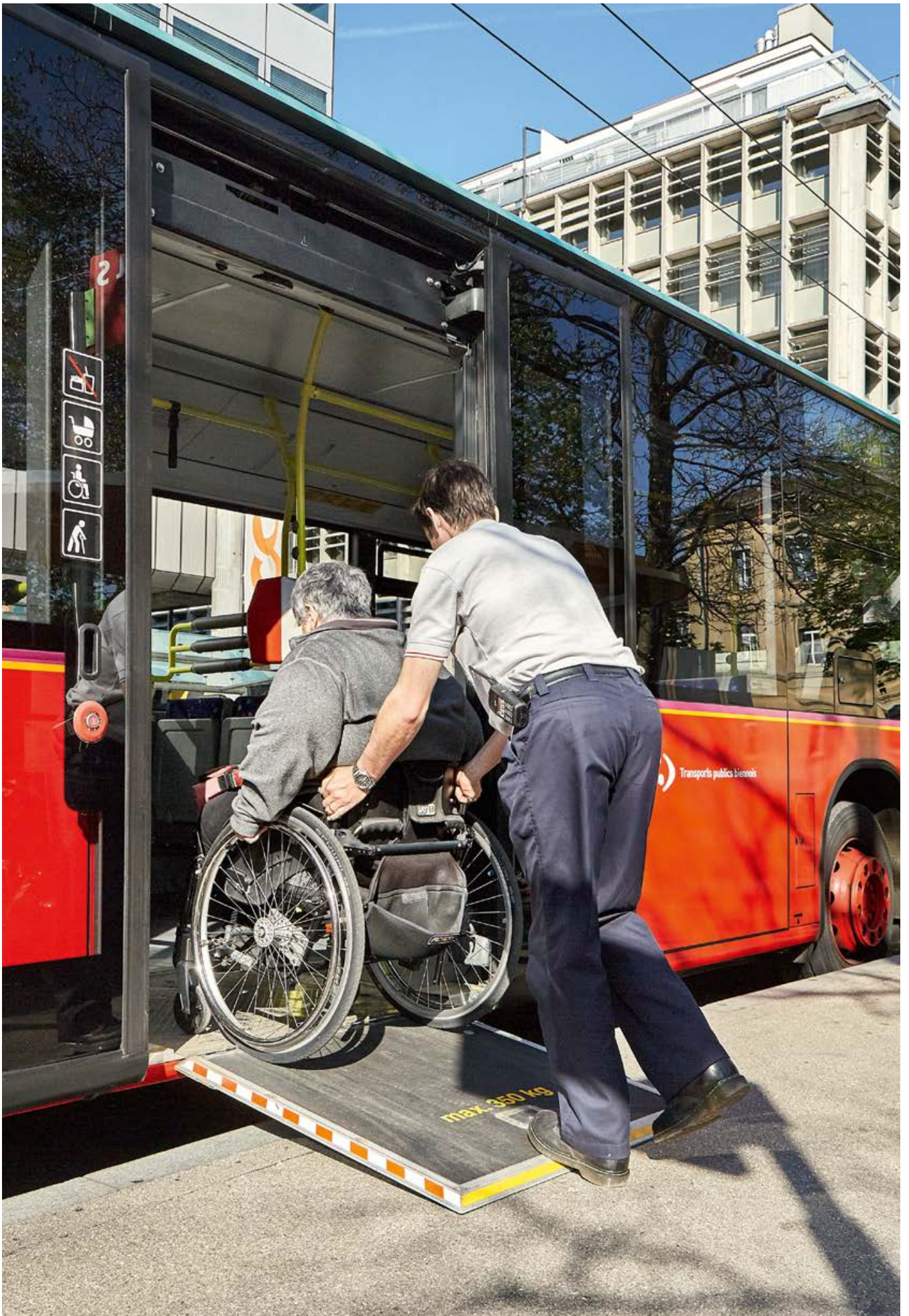


Neues Fahrpersonal

Aus Sicht der Personalabteilung stellt sich das vergangene Jahr, namentlich seine zweite Hälfte, als sehr bewegt dar. So galt es ab Mitte Jahr eine grössere Anzahl Stellen neu zu besetzen. Dies betraf insbesondere den Fahrdienst, wo aufgrund des neuen Netz- und Fahrplans ein erhöhter Bedarf entstanden ist. Nicht weniger als 30 neue Fahrerinnen und Fahrer sollten angestellt werden, was einer Aufstockung um 15 neue Stellen entspricht. Bis Ende Jahr konnten bereits einige Verträge abgeschlossen werden und zwar ganz ohne Werbung. Um die restlichen Stellen auch noch zu besetzen, startete man in der Folge auf mehreren Kanälen eine Rekrutierungskampagne, nicht zuletzt auf Facebook.

Nouveau personnel roulant

Du point de vue des ressources humaines, l'année écoulée, en particulier le deuxième semestre, s'est avéré très mouvementé. Il a fallu dès la mi-année occuper de nombreux postes. Il s'agissait surtout du service roulant, où un besoin accru s'est fait ressentir en raison du nouveau plan de réseau et du nouvel horaire. Pas moins de 30 nouveaux chauffeurs, femmes et hommes, devraient être engagés, ce qui correspond à 15 nouveaux postes. Avant la fin de l'année, plusieurs contrats ont pu être conclus, sans même publier d'annonce. Pour occuper les autres postes, on a ensuite commencé une campagne de recrutement par plusieurs canaux de diffusion, dont Facebook.



EIN STARKES WIR-GEFÜHL

UN FORT SENTIMENT D'APPARTENANCE

Identifikation!

Eines der erfreulichsten Resultate der Befragung ist, dass sich ein sehr hoher Grad an Identifikation mit den Verkehrsbetrieben Biel feststellen lässt. Ein starkes Wir-Gefühl kann mit dem Tragen von Uniformen zusammenhängen oder auch mit der Tatsache, dass man gemeinsam in markanten Flottenfarben in der Öffentlichkeit steht. Jedenfalls findet beispielsweise im Pausenraum ein reger Austausch in kollegialer Atmosphäre statt. Und auf Facebook existiert eine geschlossene Gruppe «VB-TPB INTERN», in der sich über 50 Mitarbeitende austauschen.

Seilbahnen integriert

Anlass zur Freude gibt zudem, dass inzwischen auch die Mitarbeitenden der beiden Seilbahnen als voll in die Verkehrsbetriebe Biel integriert gelten können. Dies äussert sich sowohl in den entsprechenden Rückmeldungen der Mitarbeitendenbefragung, als auch anhand von Feedbacks, welche die Verantwortlichen geben, etwa an Kaderanlässen. Die Kulturen bleiben unterschiedlich, aber es ist spürbar, dass gemeinsame Themen und Ziele vorhanden sind. Auch werden beispielsweise Support-Prozesse nun partnerschaftlich angegangen, etwa im Bereich der Rekrutierungen.

Identifikation!

Un des résultats les plus réjouissants de l'enquête, c'est la constatation d'un niveau très élevé d'identification aux Transports publics biennois. Un fort sentiment d'appartenance peut être lié au fait de porter un uniforme, ou à celui de faire partie de l'image de la ville. En tous les cas, il y a souvent des discussions collégiales animées dans la salle de pause. Et il existe sur Facebook un groupe fermé «VB-TPB INTERN», où plus de 50 collaborateurs échangent leurs opinions.

Intégration des funiculaires

Nous pouvons aussi nous réjouir que le personnel des deux funiculaires ait maintenant été pleinement intégré au sein des Transports publics biennois. Cela se confirme tant par les réponses dans ce sens à l'enquête du personnel que par les retours donnés par les responsables, notamment lors de manifestations pour les cadres. Les cultures d'entreprise restent différentes, mais on ressent l'existence de thèmes et d'objectifs communs. Les processus de soutien sont par exemple gérés en partenariat aujourd'hui, entre autres dans le domaine du recrutement.



DEM CO₂ DEN KAMPF ANGESAGT *DÉCLARER LA GUERRE AU CO₂*

Dieselmotoren im Visier

Der ständige Kampf einer Transportunternehmung gilt dem Ausstoss von CO₂. Bei den VB ist dabei der Verbrauch der Dieselmotoren ein wichtiger Faktor. Im Jahr 2017 hat sich der Einsatz der neuen Busse, welche die Norm Euro6 erfüllen, niedergeschlagen: Obwohl sie eine (Energie konsumierende) Klimaanlage aufweisen, konnte der durchschnittliche Dieserverbrauch der Autobusflotte gegenüber 2015 um 4,4% gesenkt werden.

Trotzdem weist die Grafik einen Anstieg des CO₂ Ausstosses pro Personenkilometer auf. Dies begründet sich damit, dass erstens insgesamt weniger Personenkilometer gefahren wurden und zweitens die Anzahl an Trolleybuskilometern leicht sank, während diejenige der Autobusse anstieg – u.a. durch den Fahrplanwechsel im Dezember.

Solarstrom und Muskelkraft

Positiv wirkt sich die PV-Anlage auf dem Depotdach aus. Sie produziert nach wie vor verlässlich und oft mehr als die VB selber benötigen. Seit Inbetriebnahme entspricht der Gesamtleistung der Anlage eine CO₂-Einsparung von 10 Tonnen!

Auch die Auswirkungen der 2017 eingeführten Parkplatzbewirtschaftung sind bereits spürbar: Verschiedene Mitarbeitende, die früher mit dem Auto zur Arbeit kamen, tun dies jetzt mit dem Velo, wenn nicht mit dem ÖV.

Ausblick

Mit dem im Dezember realisierten Fahrplanwechsel werden die gefahrenen Autobuskilometer und damit der Dieserverbrauch ansteigen. Da dies im Widerspruch zur Eigentümerstrategie der Stadt Biel steht, gilt es neue Wege ins Auge zu fassen. Dass die ab März 2018 gelieferten Trolleybusse eine Batterie statt einen Hilfsmotor aufweisen, ist dabei nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Interessanter dürften die Ergebnisse eines Versuchsbetriebs ausfallen, der spätestens 2019 startet: Auf der Linie 9 kommen zwei batteriebetriebene Busse zum Einsatz. Es wird sich zeigen, ob diese Technologie eine Option ist, wenn 2022 grössere Ersatzbeschaffungen anstehen.

Les moteurs à diesel en ligne de mire

Les entreprises de transport luttent constamment contre l'émission de CO₂. Chez les Tpb, l'utilisation des moteurs diesel est un facteur important à cet égard. En 2017, la mise en circulation des nouveaux autobus qui correspondent à la norme Euro6 s'est précipitée. Bien qu'ils possèdent une climatisation (qui consomme de l'énergie), la consommation moyenne de carburant de la flotte d'autobus a baissé de 4,4% par rapport à 2015.

Cependant, le graphique montre une augmentation de l'émission de CO₂ par passagers par kilomètre. La raison en est le nombre plus restreint de passagers au kilomètre parcourus et la légère baisse du nombre de kilomètres parcourus par les trolleybus, accompagnée d'une augmentation de celui des autobus, notamment à cause du changement d'horaire en décembre.

Énergie solaire et force des jambes

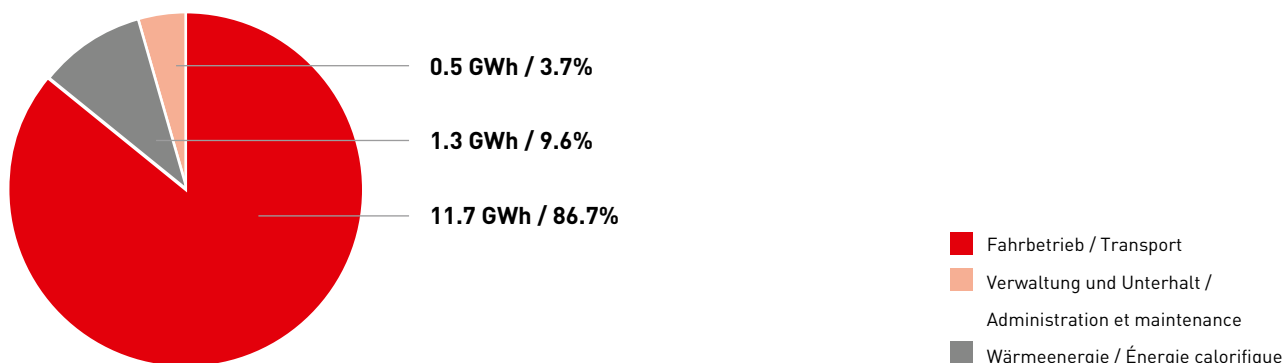
L'installation photovoltaïque sur le toit du dépôt a un effet positif. Elle produit toujours de manière fiable, souvent plus que les Tpb eux-mêmes ne consomment. Depuis sa mise en service, la puissance totale de l'installation a permis une économie de CO₂ de 10 tonnes!

Les effets de la gestion des places de parking introduite en 2017 fait déjà ressentir ses effets: plusieurs collaborateurs qui venaient auparavant au travail en voiture le font aujourd'hui à vélo, s'ils ne le font pas en transports publics!

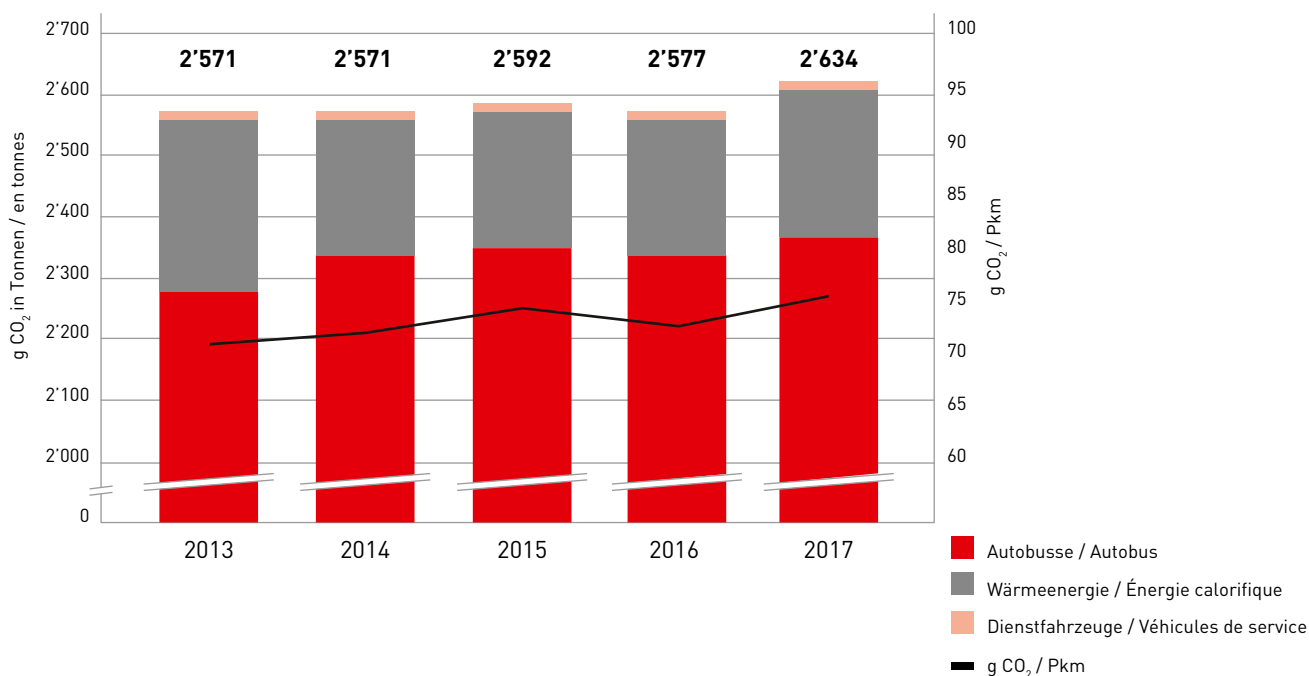
Perspectives

Le changement d'horaire réalisé en décembre fera augmenter le nombre de kilomètres parcourus par les autobus, et donc la consommation de diesel. Comme ceci contredit la stratégie du propriétaire de la Ville de Bienne, il faut envisager de nouvelles voies. Les nouveaux trolleybus livrés dès mars 2018 avec une batterie au lieu d'un moteur auxiliaire ne sont qu'une goutte d'eau dans l'océan. L'exploitation à l'essai qui se fera au plus tard en 2019 devrait livrer des résultats plus intéressants: deux autobus alimentés par batterie seront utilisés sur la ligne 9. On pourra voir si cette technologie est une option lors des importantes acquisitions qui seront faites en 2022.

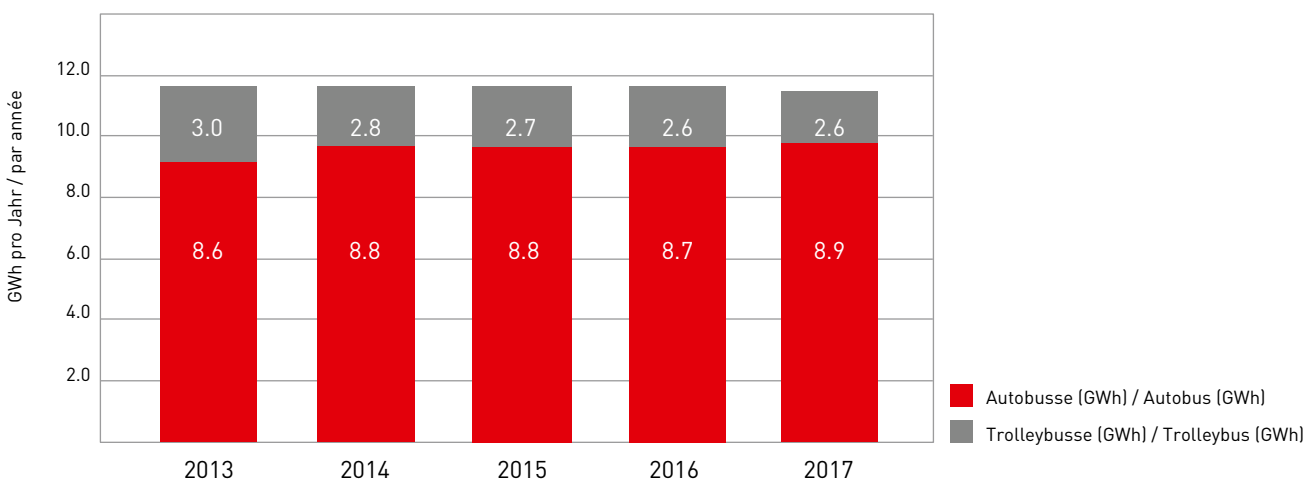
AUFTEILUNG GESAMTENERGIEVERBRAUCH RÉPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE TOTALE



GESAMT EMISSIONEN CO₂ TOTAL DES ÉMISSIONS DE CO₂



ENERGIEVERBRAUCH PRO TRAKTION (BUS) CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR TRACTION (BUS)



THEMEN DER NÄHEREN ZUKUNFT

AVENIR PROCHE



ENTWICKLUNG DER FLOTTE

Ab April 2018 werden zehn neue Trolleybusse des Typs Swisstrolley 5 ausgeliefert. Anstelle eines Dieselmotors sind sie mit einer Batterie ausgerüstet, die es ermöglicht, auch längere Streckenabschnitte fahrleitungslos zu bewältigen.

Spätestens ab 2019 ist ein Versuchsbetrieb geplant, bei dem auf der Linie 9 zwei batteriebetriebene Elektrobusse eingesetzt werden. Der Test ist Teil der längerfristigen Flottenstrategie. Fällt er positiv aus, sind Batteriebusse eine Option für den Ersatz der Euro5-Dieselsbusse, die 2022/23 ausgemustert werden.

DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE

Dès avril 2018, dix nouveaux trolleybus de type Swisstrolleybus 5 seront livrés. Ils sont équipés d'une batterie au lieu d'un moteur auxiliaire diesel, ce qui permet d'exploiter des tronçons plus longs sans caténaires.

En 2019 au plus tard, on prévoit une exploitation pilote de deux autobus électriques à batterie sur la ligne 9. Le test fait partie de la stratégie de flotte à long terme. Si cela s'avère positif, les autobus à batterie seront une option lors du remplacement des autobus diesel Euro5 qui deviendront obsolètes en 2022/23.



ANGEBOTSKONZEPT 2018–2021

Nach der Umsetzung der ersten Etappe per 10. Dezember 2017 folgt nun die Ausarbeitung der zweiten Etappe. Die Änderungen, die für Dezember 2019 geplant sind, umfassen beispielsweise neue Linienführungen im Bözingenfeld. Dazu ist unter anderem eine Untertunnelung der Autobahn nötig. In Nidau sollen das Beundenfeld und gegebenenfalls Agglolac erschlossen werden. Hierzu ist ein Splitting der heutigen Linie 4 geplant, wobei fahrleitungslose Abschnitte geplant sind.

SCHÉMA D'OFFRE 2018–2021

La mise en œuvre de la première étape le 10 décembre 2017 est suivie de l'élaboration de la deuxième. Les modifications prévues pour décembre 2019 comprennent par exemple de nouveaux tracés dans les Champs-de-Boujean. Pour cela, il faudra notamment construire un tunnel qui passe sous l'autoroute.

À Nidau, le Beundenfeld et Agglolac, le cas échéant, devront être reliés au réseau. On prévoit un partage de la ligne 4 actuelle, avec des tronçons exploités sans caténaires.



NEUES LEITSYSTEM

2018 steht die Migration des neuen Leitsystems an. Die neuen Trolleybusse sind bereits damit ausgerüstet, die vorhandenen Fahrzeuge werden bis Ende Juni umgerüstet.

Das neue System ermöglicht ab Ende 2018 den Fahrdienstleitern eine genaue Ortung der Fahrzeuge, die unterwegs sind. Dadurch werden präzise Anweisungen an das Fahrpersonal, detaillierte Fahrgastinformationen, aber auch die automatische An- und Abmeldung mittels Funksignal möglich. Auch die geplante App für Fahrgäste wird mit entsprechenden Informationen bedient werden können.

NOUVEAU SYSTÈME DE PILOTAGE

La migration vers le nouveau système de contrôle se fera en 2018. Les nouveaux trolleybus sont déjà équipés et les véhicules existants seront modernisés d'ici fin juin.

Le nouveau système permettra dès fin 2018 aux responsables du mouvement de localiser précisément les véhicules qui sont en route. Cela permettra de donner des instructions précises au personnel roulant, d'informer les passagers avec exactitude, mais aussi de s'annoncer à distance aux feux. L'application prévue pour les voyageurs pourra aussi profiter de ces informations.



LINIENAUSSCHREIBUNGEN

Es ist das erklärte Ziel der Verkehrsbetriebe, die im August 2018 anstehenden Ausschreibungen für die Linien 12, 74 und 75 zu gewinnen. Die Linie 12, die vom Bahnhof Brügg über die A5 ins Bözingenfeld führt, befindet sich aktuell im Versuchsbetrieb; Linie 75 verbindet Biel mit Orpund/Scheuren. Beide gilt es zu behalten. Die derzeit von PostAuto betriebene Nummer 74 (Biel-Lyss) soll zurückgewonnen werden. Alle drei Linien sind bedeutend für einen umfassenden Service in der Agglomeration Biel. Dass die VB diesen erbringen, ist Teil der Eigentümerstrategie der Stadt Biel.

MISE AU CONCOURS DE LIGNES

Les Tpb ont l'objectif déclaré de remporter la mise au concours qui sera faite en août 2018 pour les lignes 12, 74 et 75. La ligne 12, qui mène de la gare de Brügg aux Champs-de-Boujean en passant par l'A5, est actuellement exploitée à l'essai; la ligne 75 relie Bienne et Orpund/Scheuren. Il s'agit de les conserver toutes les deux. Nous souhaitons récupérer la ligne 74, exploitée aujourd'hui par CarPostal (Bienne et Lyss). Ces trois lignes sont importantes pour un service complet dans l'agglomération de Bienne. La stratégie du propriétaire de la Ville de Bienne souhaite leur exploitation par les Tpb.

2017 – PUNKTLANDUNG

2017 – RÉSULTAT ÉQUILIBRÉ

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) schliessen das abgelaufene Geschäftsjahr 2017 mit einem geringfügigen Unternehmensverlust von CHF 25'859 ab, womit im Vergleich zu den vergangenen drei Jahren von einem ausgeglichenen Ergebnis gesprochen werden kann. Während die Erträge dabei erstmals seit längerer Zeit leicht unter den Erwartungen blieben, entsprachen die Kosten ziemlich genau den Planannahmen.

In Bezug auf die Verkehrserträge betrug unser Anteil an den Erträgen des Tarifverbands Libero unverändert 5,5% was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einem Gesamt-Verkehrsertrag von CHF 16'466'927 führte.

Die Beiträge der öffentlichen Hand (Kanton und Bund) machten CHF 17'324'409 aus, was einem Anstieg um CHF 113'405 oder 0,7% gegenüber dem Vorjahr entsprach.

Mit Blick auf die Kosten stellte der Personalaufwand mit insgesamt CHF 20'344'044 oder 58,3% am Gesamtaufwand naturgemäss den gewichtigsten Kostentreiber dar.

Für den Unterhalt unserer Kursfahrzeuge sind Kosten in der Höhe von CHF 2'698'914 angefallen, womit sie den Vorjahreswert um CHF 88'597 oder 3,4% übertroffen haben.

Insbesondere aufgrund eines höheren Bedarfs an Unterhaltsarbeiten an unseren Fahrleitungen stiegen die Anlagen-Unterhaltskosten gegenüber dem Vorjahreswert um CHF 313'246 oder 20,0%. Weiter führte die Modernisierung unserer Autobusflotte zu höheren Abschreibungen gegenüber dem Jahr 2016 (+CHF 349'016 / +8,1%). Demgegenüber bewegten sich die Gebäudeunterhalts- und Verwaltungskosten auf dem Niveau des Vorjahrs.

Auch im abgelaufenen Berichtsjahr haben die VB weitere bedeutende Investitionen getätigt. Im Vordergrund steht dabei mit Sicherheit die bis Mitte 2018 laufende Ersatzbeschaffung der Trolleybusse 81–90, für welche bis zum Ende des Geschäftsjahres bereits Akontozahlungen in der Grössenordnung von rund CHF 6'000'000 angefallen sind. Zur Finanzierung dieses gewichtigen Investitionsvorhabens konnte indes die Raiffeisenbank als Partnerin gewonnen werden. Die Anpassung unserer Ticketautomaten an die neuen schweizerischen Standards sowie die Erneuerung der Fahrleitungen auf dem Bahnhofplatz stellen weitere nennenswerte Investitions-Positionen dar.

L'exercice 2017 s'est terminé sur une perte d'entreprise minime de 25'859 fr., ce qui peut être considéré comme un résultat équilibré au regard des trois dernières années. Tandis que les revenus sont pour la première fois depuis longtemps légèrement en-dessous des attentes, les coûts correspondaient assez précisément au budget.

Concernant les revenus de transport, notre part des revenus de la communauté tarifaire Libero est restée inchangée à 5,5%, ce qui a entraîné un revenu de transport total de 16'466'927 fr. pour l'exercice.

Les indemnités publiques (canton et Confédération) se sont élevées à 17'324'409 fr., ce qui correspond à une augmentation de 113'405 fr. ou 0,7% par rapport à l'année précédente.

Concernant les coûts, les charges de personnel représentent naturellement le principal poste de dépense, avec au total 20'344'044 fr. ou 58,3%.

L'entretien de nos véhicules de ligne a entraîné des coûts de 2'698'914 fr., dépassant les chiffres de l'année précédente de 88'597 fr. ou 3,4%.

En particulier en raison d'un besoin accru de travaux d'entretien sur nos caténaires, les frais d'entretien des installations ont augmenté par rapport à l'année précédente de 313'246 fr. ou 20,0%. La modernisation de notre flotte d'autobus a aussi entraîné des amortissements plus élevés par rapport à 2016 (+ 349'016 fr. / +8,1%). En revanche, les frais d'entretien immobilier et les charges administratives sont restés au niveau de l'année précédente.

Les Tpb ont procédé à de nouveaux investissements importants au cours de l'exercice écoulé. Le principal est certainement l'acquisition de remplacement des trolleybus 81–90, en cours jusqu'à mi-2018, pour laquelle des acomptes d'environ 6'000'000 fr. ont déjà été versés avant la fin de l'année. Un partenariat a pu être conclu avec la Banque Raiffeisen pour ce projet d'investissement important. L'adaptation de nos automates à billets aux nouvelles normes suisses et le renouvellement des caténaires sur la place de la Gare sont d'autres postes d'investissement dignes d'être mentionnés.

Die weiterhin starke Investitionstätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr widerspiegelt sich auch in der Bilanz. So stieg das Netto-Anlagevermögen um CHF 3'844'355 oder bemerkenswerte 7,1%. Die Anlageintensität beträgt neu 84,7%.

Auf das Eigenkapital hatte das Jahr 2017 hingegen kaum Einfluss. Dieses sank um 0,2% auf CHF 15'050'991. Aufgrund der bereits zugeflossenen Fremdmittel zur Finanzierung der Trolleybus-Beschaffung sinkt die Eigenkapitalquote aber auf 22,1% (Vorjahr 23,5%).

Unsere Revisionsstelle BDO hat die Jahresrechnung 2017 ordnungsgemäss geprüft.

Demgegenüber hat das Bundesamt für Verkehr aufgrund von Änderungen in der Rechtsgrundlage (Bundesgesetz über das Stabilisierungsprogramm 2017–2019) die subventionsrechtliche Prüfung für das Geschäftsjahr 2017 nicht vorgenommen, weil eine solche Prüfung künftig nicht mehr zwingend jährlich, stattdessen aber periodisch oder nach Bedarf durchgeführt wird.

L'activité d'investissement toujours forte de l'exercice écoulé se reflète aussi au bilan. Les actifs immobilisés nets ont ainsi augmenté de 3'844'355 fr., soit un remarquable 7,1%. L'intensité d'investissement est maintenant de 84,7%.

Le capital propre est resté quasiment inchangé en 2017. Il a baissé de 0,2% à 15'050'991 fr. En raison des capitaux étrangers déjà entrés pour financer l'achat des trolleybus, le taux de capital propre baisse cependant à 22,1% (année précédente 23,5%).

Notre organe de révision BDO a contrôlé nos comptes 2017. En revanche, en raison des modifications portées aux bases légales (loi fédérale sur le programme de stabilisation 2017–2019), l'office fédéral des transports n'a pas examiné nos comptes sous l'angle du droit des subventions pour l'année 2017. Un tel examen n'est plus obligatoire chaque année, mais de manière périodique ou en cas de besoin.

ERFOLGSRECHNUNG

COMPTE DE RÉSULTATS

	2017 / CHF	2016 / CHF	
ERTRAG	35'256'803	35'579'167	REVENUS
Verkehrsertrag	16'466'927	16'866'601	Revenus de transport
Nebenertrag	624'712	658'946	Revenus accessoires
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	3'161'478	3'153'875	Indemnités publiques du trafic régional
davon Bund	1'675'584	1'671'554	dont Confédération
davon Kanton	1'485'894	1'482'321	dont Canton
Abteilung regionaler Personenverkehr; Verlängerung Linie 75	0	0	Indemnités publiques du trafic régional sur la ligne 75 – Prolongation
davon Gemeinden	0	0	dont communes
davon Kanton	0	0	dont Canton
Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr	14'162'931	14'057'129	Indemnités publiques du trafic local
Beiträge Dritter	840'755	842'616	Indemnité de tiers
Erlösminderungen, Provisionen und Debitorenverluste	- 286'841	- 313'170	Diminution de revenus, provisions et pertes sur débiteurs
BRUTTOGEWINN	34'969'962	35'265'997	BENEFICE BRUT
AUFWAND	34'564'812	33'446'560	CHARGES
Fahrdienstleistungen durch Dritte	2'139'014	2'141'836	Prestations fournies par des tiers
Personalaufwand	20'344'044	19'959'637	Charges de personnel
davon Löhne und Zulagen	16'663'057	16'373'262	dont salaires et allocations
davon Sozialleistungen	3'166'608	3'121'704	dont charges sociales
davon Personalnebenleistungen	514'379	464'671	dont prestations accessoires pour le personnel
Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial	5'472'415	5'043'285	Entretien infrastructure et matériel roulant
davon Unterhalt Gebäude	896'726	869'439	dont entretien immobilier
davon Unterhalt Anlagen und Systeme	1'876'775	1'563'529	dont entretien installations
davon Unterhalt Fahrzeuge	2'698'914	2'610'317	dont entretien véhicules
Verwaltung und Informatik	1'678'263	1'699'539	Administration et informatique
Versicherungen	257'177	277'381	Assurances
Abschreibungen	4'673'899	4'324'883	Amortissements
BETRIEBSERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN	405'150	1'819'437	RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS
Finanzaufwand	- 351'509	- 366'516	Charges financières
Finanzertrag	30'849	22'812	Revenus financiers
Finanzerfolg	- 320'659	- 343'704	Résultat financier
ORDENTLICHES UNTERNEHMUNGS- ERGEBNIS VOR STEUERN	84'490	1'475'733	RÉSULTAT ORDINAIRE AVANT IMPÔTS
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	17'778	5'134	Charges extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	- 127'753	1'203	Revenus extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	- 109'975	6'337	Résultat extraordinaire, unique ou hors période
Jahresergebnis vor Steuern	- 25'484	1'482'070	Résultat annuel avant impôts
Direkte Steuern	374	665	Impôts directs
JAHRESERGEBNIS	- 25'859	1'481'405	RÉSULTAT ANNUEL

BILANZ

BILAN

	2017 / CHF	2016 / CHF	
AKTIVEN	68'079'637	64'034'019	ACTIFS
Umlaufvermögen	10'414'585	10'213'322	Actifs circulants
Flüssige Mittel	3'212'736	3'565'581	Trésorerie
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	816'993	682'791	Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services
Übrige Forderungen ggü. Eignerin	5'125'028	4'731'016	Autres débiteurs envers la propriétaire
Übrige Forderungen ggü. Dritten	88	245	Autres débiteurs tiers
Forderungen ggü. Organen	0	0	Débiteurs envers les organes dirigeants
Materialvorräte	926'862	900'205	Stocks de matériel
Aktive Rechnungsabgrenzung	332'879	333'484	Actif transitoire
Anlagevermögen ¹⁾	57'665'052	53'820'697	Actifs immobilisés ¹⁾
Sachanlagen	107'330'778	106'305'746	Ouvrages et équipements
Wertberichtigungen Sachanlagen	-57'706'304	-53'055'171	Amortissements
Nettobuchwert	49'624'474	53'250'576	Valeur comptable nette
Unvollendete Objekte	8'040'577	570'120	Travaux en cours
Finanzanlagen	1	1	Placements financiers
PASSIVEN	68'079'637	64'034'019	PASSIFS
Fremdkapital	53'028'646	48'957'169	Capital étranger
Kurzfristige Verbindlichkeiten	7'641'932	6'769'319	Engagements à court terme
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1'584'509	1'221'425	Engagements résultant d'achats et de prestations
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'578'322	1'017'102	Leasing à court terme
Kurzfristige verzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte	700'000	700'000	Emprunt court terme avec intérêt auprès des tiers
Kurzfristige unverzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte	532'060	805'705	Emprunt court terme sans intérêt auprès des tiers
Übrige Verbindlichkeiten Eignerin	0	0	Autres créanciers envers la propriétaire
Übrige Verbindlichkeiten Dritte	318'449	174'870	Autres créanciers tiers
Passive Rechnungsabgrenzung	2'928'591	2'850'217	Passif transitoire
Langfristige Verbindlichkeiten	45'386'715	42'187'850	Engagements à long terme
Leasing Trolleybusse Raiffeisen	5'448'026	0	Leasing trolleybus Raiffeisen
Leasing Trolleybusse Migrosbank	5'387'458	5'954'560	Leasing trolleybus Banque Migros
Leasing Ticketing Migrosbank	1'861'600	2'311'600	Leasing Ticketing Banque Migros
Darlehen Autobusse Postfinance	8'250'000	8'950'000	Emprunt autobus Postfinance
Darlehen Eignerin	8'000'000	8'000'000	Emprunt auprès de la propriétaire
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	28'947'084	25'216'160	Engagements portant intérêt à long terme
Darlehen Dritte	15'201'560	15'733'620	Emprunt auprès des tiers
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten	15'201'560	15'733'620	Engagements ne portant pas intérêt à long terme
Rückstellungen	1'238'070	1'238'070	Provisions
Eigenkapital ²⁾	15'050'991	15'076'850	Capital propre ²⁾
Dotationskapital	12'000'000	12'000'000	Capital de dotation
Reserven	3'076'850	1'595'445	Réserves
Reserven Regionalverkehr	-283'261	-332'313	Réserves du trafic régional
Reserven Ortsverkehr	2'752'580	1'414'361	Réserves du trafic local
Freie Reserven	607'531	513'397	Réserves libres
JAHRESERGEBNIS	-25'859	1'481'405	RÉSULTAT ANNUEL

¹⁾ Details können dem Anlagespiegel entnommen werden / Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau des immobilisations

²⁾ Details können dem Eigenkapitalnachweis entnommen werden / Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau des capitaux propres

GELDFLUSSRECHNUNG

FLUX DE TRÉSORERIE

KONTENBEZEICHNUNG	2017 / CHF	2016 / CHF	DÉSIGNATION DES COMPTES
Jahresergebnis	- 25'859	1'481'405	Résultat annuel
Abschreibungen auf Sachanlagen	4'673'899	4'324'883	Amortissements sur immobilisations corporelles
Veränderungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 134'203	161'864	Variation des créances résultant de la vente de biens et de prestations de services
Veränderung Forderungen gegenüber Eignerin	- 394'012	- 724'480	Variation des débiteurs envers la propriétaire
Veränderung übrige Forderungen	157	20	Variation des autres créances
Veränderungen Vorräte	- 26'657	60'789	Variation de stocks
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	605	- 62'156	Variation des actifs transitoires
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	363'085	96'175	Variation des dettes résultant de livraisons et prestations fournies
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne krzfr. Anteil Leasing)	143'579	- 262'052	Variation autres dettes à court terme (sans leasing)
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	78'375	- 451'488	Variation des passifs transitoires
Veränderung Rückstellungen	0	198'764	Variation des provisions
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	4'678'970	4'823'723	Trésorerie d'exploitation
Investitionen in immobile Sachanlagen	- 24'482	- 216'851	Investissements immobiliers
Investitionen in mobile Sachanlagen	- 8'555'895	- 11'405'863	Investissements mobiliers
Investitionen in immaterielle Anlagen	0	0	Investissements immatériels
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen	62'123	0	Produit de vente d'immobilisations corporelles
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 8'518'254	- 11'622'714	Trésorerie d'investissements
Aufnahme Darlehen	0	10'000'000	Augmentation de prêts
Aufnahme Leasing	6'009'246	0	Augmentation de leasing
Rückzahlung Darlehen	- 1'505'705	- 1'568'961	Remboursement de prêts
Rückzahlung Leasing	- 1'017'102	- 1'017'102	Remboursement de leasing
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	3'486'439	7'413'937	Trésorerie de financement
VERÄNDERUNG FLÜSSIGE MITTEL	- 352'845	614'946	VARIATION DE TRÉSORERIE
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	3'565'581	2'950'636	Trésorerie d'ouverture
Übernahme flüssige Mittel FUNIC per 01.01.	0	0	Reprise de la trésorerie de FUNIC au 01.01
Veränderung flüssige Mittel	- 352'845	614'946	Variation de trésorerie
FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DES GESCHÄFTSJAHRES	3'212'736	3'565'581	TRÉSORERIE DE CLÔTURE



ANLAGESPIEGEL

TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

	Immobilien Immobilier	Mobilier Mobilier	EDV & Komm. Informatique & communication	Fahrzeuge Véhicules
ANSCHAFFUNGSWERT				
Stand 1.1.2017	24'287'078	5'413'280	6'978'398	46'954'766
Zugänge 2017	24'482	-	42'661	490'521
Abgänge 2017	-	-	-	-
Umlagerungen	-	32'953	51'416	-
Anschaffungswert Stand 31.12.2017	24'311'560	5'446'233	7'072'475	47'445'287
WERTBERICHTIGUNG (KUM.)				
Stand 1.1.2017	9'644'512	4'838'275	5'153'497	23'264'457
Zugänge 2017	628'487	58'878	530'949	2'201'428
Abgänge 2017	-	-	-	-
Umlagerungen	-	-	-	-
Wertberichtigung (kum.) Stand 31.12.2017	10'272'999	4'897'153	5'684'447	25'465'885
NETTOBUCHWERT				
Stand 1.1.2017	14'642'566	575'004	1'824'901	23'690'309
NETTOBUCHWERT STAND 31.12.2017	14'038'560	549'079	1'388'029	21'979'403

EIGENKAPITALNACHWEIS

TABLEAU DES CAPITAUX PROPRES

	Dotationskapital Capital de dotation CHF	Zweckgebundene Reserven Réserves affectées CHF	Freie Reserven Réserves libres CHF
EIGENKAPITAL PER 31.12.2015	12'000'000	1'082'048	513'397
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Regionalverkehr	-	49'052	-
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Ortsverkehr	-	1'338'219	-
Veränderung freie Reserven	-	-	94'134
Ergebnis 2016	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2016	12'000'000	2'469'319	607'531
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Regionalverkehr	-	-260'952	-
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Ortsverkehr	-	188'557	-
Veränderung freie Reserven	-	-	46'536
Ergebnis 2017	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2017	12'000'000	2'396'924	654'067

Einrichtungen Installations	Unv. Objekte (A.i.B.) Projets en cours	Finanzanlagen Immobilisations financières	TOTAL	
				VALEUR D'ACQUISITION
22'672'224	570'120	1	106'875'867	État 1.1.2017
39'497	7'983'216	-	8'580'376	Augmentations 2017
-84'888	-	-	-84'888	Diminutions 2017
428'390	-512'759	-	-	Reclassements
23'055'222	8'040'577	1	115'371'356	Valeur d'acquisition au 31.12.2017
				AMORTISSEMENT (CUM.)
10'154'428	-	-	53'055'170	État 1.1.2017
1'254'157	-	-	4'673'899	Augmentations 2017
-22'766	-	-	-22'766	Diminutions 2017
-	-	-	-	Reclassements
11'385'819	-	-	57'706'304	Amortissement (cum.) au 31.12.2017
				VALEUR COMPTABLE NETTE
12'517'795	570'120	1	53'820'697	État 1.1.2017
11'669'403	8'040'577	1	57'665'052	VALEUR COMPTABLE NETTE AU 31.12.2017

Ergebnis/Verwendung Résultat/Affectation CHF	TOTAL CHF	
0	13'595'445	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2015
-49'052	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic régional
-1'338'219	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic local
-94'134	-	Variations des réserves libres
1'481'405	1'481'405	Résultat 2016
-	15'076'850	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2016
260'952	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic régional
-188'557	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic local
-46'536	-	Variations des réserves libres
-25'859	-25'859	Résultat 2017
-	15'050'991	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2017



ANHANG DER JAHRESRECHNUNG

PER 31. DEZEMBER 2017

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS AU 31 DÉCEMBRE 2017

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde nach den Bestimmungen des 32. Titels «Kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung» des Obligationenrechts (OR) erstellt.

2. Bewertungsgrundsätze

Grundsätzlich wurden sämtliche Bilanzpositionen nach den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (OR) bilanziert und bewertet.

Flüssige Mittel: in den flüssigen Mitteln sind aufgrund der kurzfristigen Verfügbarkeit auch die Saldierungs-Kontokorrente mit den SBB enthalten (CHF 1'483'417)

Vorräte: Die Bewertung erfolgt grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode oder, wo sinnvoll, zum Marktwert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

Werden zum Nennwert abzüglich der notwendigen Wertminderungen bewertet.

Sachanlagen: Die Aktivierung der Anlagen erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich der anfallenden Wertvermindierungen, wobei die Aktivierungsgrenze CHF 10'000 beträgt. Kleinere Anschaffungen und Investitionen, welche diese Summe nicht erreichen, werden sinngemäss im Aufwand verbucht.

Die Abschreibungen werden linear vom Anschaffungswert vorgenommen, wobei die Verbuchung indirekt erfolgt. Folgende Anlagenkategorien werden hinsichtlich ihrer Abschreibungssätze resp. Nutzungsdauern unterschieden:

Anlagenkategorie	Abschreibung in %	Nutzungs- dauer
Gebäude	2–3 %	33–50 Jahre
Fahrleitungen	3 %	33 Jahre
Seilbahnwagen	3 %	33 Jahre
Trolleybusse	5 %	20 Jahre
Autobusse	7 %	14 Jahre
Einrichtungen	10–20 %	5–10 Jahre
Dienstfahrzeuge und Fahrzeugzubehör	10–20 %	5–10 Jahre
Mobiliar	10–20 %	5–10 Jahre
EDV, Kommunikationsanlagen	10–20 %	5–10 Jahre

3. Gesetzliche Pflichtangaben (Art. 3 Abs. 2 RKV)

Brandversicherungswerte der Sachanlagen	31.12.17	31.12.16
Liegenschaften	24'568'000	24'568'000
Fahrzeuge	21'548'839	23'177'247
davon Trolleybusse	6'016'195	6'768'460
davon Autobusse	11'250'903	11'901'557
davon Bahnwagen	4'281'741	4'507'229
Mobilien und Einrichtungen	12'185'529	13'092'799
Deckungssumme der Sachversicherungen	31.12.17	31.12.16
AXA Winterthur Kaskoversicherung	38'424'836	37'934'315

1. Indications quant aux principes appliqués dans les comptes annuels

Les présents comptes annuels ont été établis selon les dispositions du titre trente-deuxième « De la comptabilité commerciale et de la présentation des comptes » du Code suisse des obligations (CO).

2. Principes d'évaluation

Par principe, tous les postes du bilan ont été évalués et présentés selon les dispositions en matière de comptabilité commerciale du Code suisse des obligations (CO).

Trésorerie: de par leur exigibilité à court terme, les comptes courants des décomptes CFF (1'483'417 fr.) sont présentés sous cette rubrique.

Stocks: par principe, l'évaluation est réalisée selon la méthode du prix moyen ou, si cela s'avère plus judicieux, selon la valeur du marché.

Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services: évaluées à la valeur nominale, déduction faite des dépréciations nécessaires.

Immobilisations corporelles: les immobilisations sont activées à la valeur d'achat, déduction faite des dépréciations éventuelles, dans la mesure où cette valeur est plus élevée que la limite d'activation de 10'000 fr. Les achats et les investissements n'atteignant pas ce montant sont comptabilisés par analogie en tant que charges.

Les amortissements sont calculés de façon linéaire sur la valeur d'achat, la comptabilisation ayant lieu indirectement.

Les catégories d'immobilisations suivantes se différencient par leur taux d'amortissement et leur durée d'utilisation:

Catégories d'immobilisations	Amortissement en %	Durée d'utilisation
Bâtiments	2–3 %	33–50 ans
Caténaires	3 %	33 ans
Funiculaires	3 %	33 ans
Trolleybus	5 %	20 ans
Autobus	7 %	14 ans
Équipements	10–20 %	5–10 ans
Véhicules de service et accessoires pour véhicules	10–20 %	5–10 ans
Mobilier	10–20 %	5–10 ans
Informatique et installations de communication	10–20 %	5–10 ans

3. Indications obligatoires légales (art. 3, al. 2 OCEC)

Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles	31.12.17	31.12.16
Immeubles	24'568'000	24'568'000
Véhicules	21'548'839	23'177'247
dont trolleybus	6'016'195	6'768'460
dont autobus	11'250'903	11'901'557
dont wagons	4'281'741	4'507'229
Biens mobiliers et équipements	12'185'529	13'092'799
Montants de couverture des assurances de choses et responsabilité civile	31.12.17	31.12.16
AXA Winterthur Assurance casco	38'424'836	37'934'315

Betriebshaftpflichtversicherung für Autobusunternehmen des öffentlichen Verkehrs

Grundversicherung	CHF 10'000'000 pro Schadenereignis
Ergänzungsversicherung 1	CHF 10'000'000 nach CHF 10'000'000 pro Schadenereignis
Ergänzungsversicherung 2	CHF 80'000'000 nach CHF 20'000'000 Zweifach-Garantie pro Versicherungsjahr

Betriebshaftpflichtversicherung für Trolleybusunternehmen des öffentlichen Verkehrs

Grundversicherung	CHF 10'000'000 pro Schadenereignis
Ergänzungsversicherung 1	CHF 20'000'000 nach CHF 10'000'000 pro Schadenereignis

4. Anzahl Mitarbeitende

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	31.12.17	31.12.16
Bis zehn Vollzeitstellen		
> 10 bis 50 Vollzeitstellen		
> 50 bis 250 Vollzeitstellen	zutreffend	zutreffend
> 250 Vollzeitstellen		

5. Restbetrag der Verbindlichkeiten aus kaufvertragsähnlichen Leasinggeschäften und anderen Leasingverpflichtungen, sofern diese nicht innert zwölf Monaten ab Bilanzstichtag auslaufen oder gekündigt werden können.

31.12.17	14'275'406 CHF
31.12.16	9'283'262 CHF

6. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Gemäss der Anschlussvereinbarung zwischen den Verkehrsbetrieben Biel und der Pensionskasse der Stadt Biel sind die Verkehrsbetriebe verpflichtet, die Kosten des Teuerungsausgleichs der auf sie entfallenden, vor dem 1. Januar 2000 beschlossenen Rentenleistungen der Pensionskasse zu tragen. Weiter besteht seitens der Verkehrsbetriebe Biel eine Verpflichtung zur Zahlung der Überbrückungsrenten an die vorzeitig pensionierten Mitarbeiter nach Artikel 7.1, Absatz 5 des Gesamtarbeitsvertrages. Diese Leistungen werden periodengerecht der laufenden Rechnung belastet. Es bestehen damit keine kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der Pensionskasse der Stadt Biel.

7. Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendeten Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt

31.12.17	14'905'207 CHF
31.12.16	9'924'840 CHF

8. Eventualverbindlichkeiten

31.12.17	-	CHF
31.12.16	-	CHF

9. Fahrzeugaufwand

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangt hinsichtlich Kostenrechnung der Transportunternehmungen eine sachgerechte Zuordnung der Fahrzeugkosten. Aus diesem Grund werden in der vorliegenden Jahresrechnung sämtliche mit der Fahrzeugfinanzierung in Verbindung stehenden Kosten künftig nicht als Finanz- sondern als Fahrzeugaufwand ausgewiesen. Die Offenlegung erfolgt anhand der nachstehenden Übersicht:

Assurance responsabilité civile professionnelle pour les entreprises de transports publics par autobus

Assurance de base	CHF 10'000'000 par sinistre
Assurance complémentaire 1	CHF 10'000'000 en sus des CHF 10'000'000 par sinistre
Assurance complémentaire 2	CHF 80'000'000 en sus des CHF 20'000'000, garanties deux fois par année d'assurance

Assurance responsabilité civile professionnelle pour les entreprises de transports publics par trolleybus

Assurance de base	CHF 10'000'000 par sinistre
Assurance complémentaire 1	CHF 20'000'000 en sus des CHF 10'000'000 par sinistre

4. Personnel

Postes à plein temps en moyenne annuelle	31.12.17	31.12.16
Jusqu'à dix postes à plein temps		
> 10 à 50 postes à plein temps		
> 50 à 250 postes à plein temps	atteint	atteint
> 250 postes à plein temps		

5. Valeur résiduelle des dettes découlant d'opérations de crédit-bail assimilables à des contrats de vente et des autres dettes résultant d'opérations de crédit-bail, dans la mesure où celles-ci n'échoient pas ni ne peuvent être dénoncées dans les douze mois qui suivent la date du bilan.

31.12.17	14'275'406 CHF
31.12.16	9'283'262 CHF

6. Dettes envers l'institution de prévoyance

Conformément à la convention d'affiliation conclue entre les Transports publics biennois (Tpb) et la Caisse de pension de la Ville de Bienne (CPBienne), les Tpb s'engagent à prendre en charge les frais de compensation du renchérissement sur les prestations de rentes décidées avant le 1er janvier 2000 qui leur sont attribuables. De plus, les Tpb sont tenus d'assumer le paiement des rentes-ponts pour les départs en retraite anticipés selon l'art. 7.1, al. 5 de la Convention collective de travail (CCT). Ces prestations sont imputées à la période correspondante du compte de fonctionnement. Il n'existe aucune dette à court terme envers la CPBienne.

7. Montant total des actifs engagés en garantie des dettes de l'entreprise et celui des actifs grevés d'une réserve de propriété

31.12.17	14'905'207 CHF
31.12.16	9'924'840 CHF

8. Engagements conditionnels

31.12.17	-	CHF
31.12.16	-	CHF

9. Charges liées aux véhicules

Concernant le compte des coûts des entreprises de transport, l'Office fédéral des transports (OFT) exige une attribution adéquate des coûts de véhicules. De ce fait, tous les coûts de financement des véhicules sont comptabilisés dans les présents comptes annuels comme des charges de véhicules, et non plus comme des charges financières. Ces informations ressortent de l'aperçu suivant :

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Unterhalt Fahrzeuge (inkl. Treibstoff und Fahrstrom)	2'377'335	2'338'259
Finanzierungskosten Fahrzeuge	321'579	272'058
Total Fahrzeugaufwand	2'698'914	2'610'317

10. Erläuterungen zu ausserordentlichen, einmaligen oder periodenfremden Positionen der Erfolgsrechnung

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Nachzahlung Spesenpauschalen Seilbahn-Mitarbeitende 2014–2017	- 18'688	-
Nachzahlung von Sozialversicherungs- beiträgen 2015	-	- 1'408
Ausserordentliches BVG-Betreffnis 2017	- 145'473	-
Verschiedene unwesentliche Posten	-	-
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	- 164'161	- 1'408
Umbuchung Kreditoren-RG von Unterhalt in Anlagenrechnung	-	6'541
Überschussbeteiligung Krankentaggeld- versicherung Atupri 2014–2016	36'408	-
Ausbuchung Chipkarten (Pfand/Gut- haben) aus Tarifverbund ABO zigzag	16'962	-
Verschiedene unwesentliche Posten	816	1'203
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	54'186	7'744
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	- 109'975	6'337

11. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag am 31. Dezember 2017 sind keine relevanten Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2017 beeinträchtigen könnten und daher im Anhang offen gelegt werden müssten.

12. Fälligkeit langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Fällig innerhalb von 1 Jahr	2'278'322	1'717'102
Fällig innerhalb von 2 bis 5 Jahren	9'113'288	6'868'408
Fällig nach 5 Jahren	11'833'796	10'347'752
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	23'225'406	18'933'262

13. Honorar der Revisionsstelle

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Honorar für Revisionsdienstleistungen	33'250	33'740
Honorar für andere Dienstleistungen	-	-

14. Genehmigung Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Gemäss Art. 37 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes prüft das BAV ob die Jahresrechnung mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen der öffentlichen Hand übereinstimmen. Aufgrund von Änderungen in der Rechtsgrundlage (Bundesgesetz über das Stabilisierungsprogramm 2017–2019) werden die subventionsrechtlichen Prüfungen des BAV neu ab Geschäftsjahr 2017 periodisch oder nach Bedarf und nicht mehr zwingend jährlich durchgeführt. Mit Schreiben vom 11. April 2018 hat das BAV mitgeteilt, dass es nach Art. 37 Abs. 2 PBG die Jahresrechnung 2017 der Verkehrsbetriebe Biel subventionsrechtlich nicht geprüft hat.

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Entretien des véhicules (y c. car- burant et courant de traction)	2'377'335	2'338'259
Coût de financement des véhicules	321'579	272'058
Total des charges de véhicules	2'698'914	2'610'317

10. Explications relatives aux postes extraordinaires, uniques ou hors période du compte de résultats

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Paiement rétroactif des forfaits de défraiement du personnel des funiculaires 2014–2017	- 18'688	-
Paiement rétroactif des cotisations aux assurances sociales 2015	-	- 1'408
Versement extraordinaire LPP 2017	- 145'473	-
Divers postes de moindre importance	-	-
Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période	- 164'161	- 1'408
Transfert des factures de créanciers de l'entretien à la comptabilité des immobilisations	-	6'541
Participation aux excédents de l'assurance perte de gain en cas de maladie Atupri 2014–2016	36'408	-
Décomptabilisation des cartes à puce (caution/avoir) de la communauté tarifaire ABO zigzag	16'962	-
Divers postes de moindre importance	816	1'203
Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période	54'186	7'744
Total du résultat extraordinaire, unique ou hors période	- 109'975	6'337

11. Événements essentiels survenus après la clôture du bilan

Après la clôture du bilan au 31 décembre 2017, aucun événement essentiel n'est survenu qui pourrait nuire à la pertinence des comptes annuels 2017 et devrait être présenté à l'annexe.

12. Exigibilité des engagements à long terme portant intérêt

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Exigibilité entre 1 ans	2'278'322	1'717'102
Exigibilité entre 2 et 5 ans	9'113'288	6'868'408
Exigibilité après 5 ans	11'833'796	10'347'752
Total des engagements à long terme portant intérêt	23'225'406	18'933'262

13. Honoraires de l'organe de révision

	31.12.17 CHF	31.12.16 CHF
Honoraires pour prestations de révision	33'250	33'740
Honoraires pour autres prestations	-	-

14. Approbation des comptes annuels par l'Office fédéral des transports publics (OFT)

Selon l'art. 37 al 2 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, l'OFT examine si les comptes sont en conformité avec les prescriptions légales et les accords sur les contributions et les prêts publics qui en découlent. En raison de modifications portées aux bases légales (loi fédérale sur le programme de stabilisation 2017–2019), l'examen sous l'angle du droit des subventions par l'OFT sera désormais effectué périodiquement ou en cas de besoin, et plus obligatoirement chaque année. Par courrier du 11 avril 2018, l'OFT a indiqué qu'il n'a pas examiné les comptes annuels 2017 des Transports publics biennois sous l'angle du droit des subventions selon l'art. 37 al. 2 LTV.

REVISORENBERICHT

RAPPORT DES RÉVISEURS



BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an den Verwaltungsrat der
Verkehrsbetriebe Biel, Biel

Als Revisionsstelle gemäss Art. 11 des Reglements über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel haben wir die beiliegende Jahresrechnung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Reglement über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestattetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Biel, 23. April 2018

BDO AG

Olivier Schaller
Leitender Revisor
Zugelassener
Revisionsexperte

ppa. Res Hoeschele
Zugelassener
Revisionsexperte

Beilage

Jahresrechnung

BDO AG, mit Hauptsitz in Zürich, ist die unabhängige, rechtlich selbstständige Schweizer Mitgliedsfirma des internationalen BDO Netzwerkes.



